

KOOPLIEDEN EN KAPITEINS
EEN PROSOPOGRAFISCHE STUDIE
VAN DE KOOPLIEDEN, SUPERCARGO'S
EN SCHEEPSOFFICIEREN
VAN DE OOSTENDSE HANDEL
OP OOST-INDIË EN GUINEA (1716-1732)

DOOR

Karel DEGRYSE en Jan PARMENTIER *

24615

Inleiding

De prosopografische methode werd tot nu toe vooral aangewend in het domein van de politiek-institutionele of intellectuele geschiedenis. Toch leent ze zich ook uitstekend tot het bestuderen van bepaalde sociaal-economische groepen¹. Daarom hebben we hier voor deze methode gekozen om meer te weten te komen over de recrutering en het carrièreverloop van een groep Oostendse zeelieden en kooplui uit de eerste helft van de 18de eeuw. Het betreft meer bepaald alle kapiteins, scheepsofficieren en kooplieden die voor de Oostendse Compagnie (1724-1732) en haar voorlopers (de particuliere uitredingen van 1716-1723) naar Indië, China of Guinea gevaren zijn². Ieder-

* Het prosopografisch overzicht werd door beide auteurs samengesteld. De inleiding is van de hand van K. DEGRYSE, behalve het laatste onderdeel over de carrière van de scheepsofficieren dat door J. PARMENTIER werd geschreven. Laatstgenoemde stelde ook de bijlagen met de scheepslijst en de functiebeschrijvingen op.

¹ H. DE RIDDER-SYMOENS, *Prosopografie en middeleeuwse geschiedenis: een onmogelijke mogelijkheid?* Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, nieuwe reeks deel XLV, 1991, p. 114. Dit artikel beschrijft grondig de methode van de prosopografie en bevat een uitgebreide bibliografie. Een van de zeldzame prosopografische studies over het personeel van een grote handelscompagnie is die van F. LEQUIN, *Het personeel van de VOC in Azië in de 18de eeuw, meer in het bijzonder in de vesting Bengalen*, Leiden, 1982.

² Zie over deze handel: K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)* Belgisch tijdschrift voor filologie en geschiedenis, LII, 1974, p. 306-347; IDEM, *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)* Mededelingen van de Marine Academie, XXIV, 1976-1977, p. 19-57; J. PARMENTIER, *The Ostend trade to Moka and India (1714-1735): the merchants and supercargos*, *The Mariner's Mirror*, LXXIII, 1987, p. 123-138; IDEM, *De holle compagnie. Smokkel en legale handel onder Zuidnederlandse vlag in Bengalen, ca. 1720-1744*, Hilversum,

een die ooit aan die campagnes deelnam als scheepsofficier (van *pilotijn* of leerlingstuurman tot kapitein) of koopman (van schrijver tot eerste koopman) werd — voorzover de bronnen het toelieten — in ons onderzoek betrokken. Onder kooplieden verstaan we in de eerste plaats de *supercargo's* of handelaars die met de schepen meereisden. In de handel op Bengalen werd evenwel dikwijls ook gebruik gemaakt van kooplui die in de factorij achterbleven om daar handel te drijven. Omdat het moeilijk was een scheidingslijn te trekken tussen deze kooplieden en de eigenlijke *supercargo's*, werd ook het voltallige handelspersoneel van de factorijen Banquibazar (Bengalen) en Cabelon (Coromandelkust) in het onderzoek betrokken.

De op die manier bekomen groep bestond uit 324 personen, onder wie 171 zee- en 128 kooplieden. De 25 overigen combineerden beide functies. Aangezien in ons onderzoek de recrutering en het carrièreverloop centraal stonden, werd van elk van die personen de herkomst opgezocht en de carrière gereconstrueerd. Centraal hierbij stonden uiteraard hun achtereenvolgende functies tijdens de Oostendse particuliere uitredingen en tijdens de Oostendse Compagnie. Wanneer deze personen voor of na hun Oostendse periode ook gelijkaardige functies bekleedden in buitenlandse compagnieën, werden ook die gegevens zo nauwkeurig mogelijk verwerkt in hun curriculum. Andere interessante informatie over hun verdere levensloop of over het milieu waaruit ze afkomstig waren, werd slechts beknopt weergegeven. We poogden ook telkens het geboorte- en het sterftejaar te achterhalen maar vooral wat dat laatste gegeven betreft, lieten de bronnen ons meestal in de steek.

De belangrijkste bronnen ³

De archieven van de Oostendse Compagnie bevatten enkele uitstekende bronnen voor ons onderzoek, zodat we zelfs mogen stellen dat de gegevens die we over de compagnieperiode verzamelden zo goed als volledig zijn. In de eerste plaats is er het *equipageregister* waarin per uitvarend schip de volledige bemanningsrol werd genoteerd, met opgave van de leeftijd, de herkomst, de functie, de gage en zelfs een beperkte personenbeschrijving van de betrokkenen ⁴. Het nadeel van dat register is evenwel dat er een aantal schepen ontbreken,

1992 ; IDEM, *De Oostendse Guineavaarders, 1718-1720*, Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge, 127, 1990, p. 165-197 ; K. DEGRYSE, J. PARMENTIER, *Maritime aspects of the Ostend trade to Mocha, India and China (1715-1732)*, in *Ships, Sailors and Spices. East-India Companies and their Shipping in the 16th, 17th and 18th Century* (J. BRULIN, F. GAASTRA eds.), Amsterdam, 1993, p. 139-175. Een lijst van alle Oostendse China-, Indië-, Moka-, Bengalen- en Guineavaarders wordt in bijlage gegeven.

³ Hier volgen slechts de belangrijkste archiefbronnen. Voor de geraadpleegde literatuur verwijzen we naar de bibliografie. Ook wordt er in het prosopografische gedeelte per behandelde figuur een overzicht gegeven van de geraadpleegde archiefbronnen en literatuur. Daar komen soms specifieke archiefbronnen voor die slechts voor die ene persoon werden gebruikt.

⁴ UBG, FHH Hs.2008.

meer bepaald zij die in 1729-1730 uitvoeren onder vreemde vlag. Een ander tekort is dat deze bemanningsrollen alleen het maritiem personeel bevatten en de namen van de kooplieden dus niet vermelden. Het was dus nodig deze bron aan te vullen met de gegevens uit de *registers van rekeningen en facturen* van de Compagnie⁵. Deze registers werden opgesteld per uitreding en zijn ook bewaard gebleven voor de smokkelschepen van 1729-1730⁶. Ze bevatten een soms licht afwijkende kopie van de bemanningsrol, maar er werd ook per bemanningslid en per koopman een rekening opgesteld van door de compagnie te betalen gages. Deze rekeningen zijn vooral van belang omdat men eruit kan afleiden of de betrokken persoon de reis al of niet voltooid heeft. In geval van overlijden of desertie wordt de datum ervan nauwkeurig vermeld. Voor het factorijpersoneel, dat in de vermelde *registers van rekeningen* niet voorkomt, dienden we nog enkele afzonderlijke bronnen te raadplegen om hun carrières te reconstrueren⁷. Belangrijk waren ook twee lijsten uit 1723 waarin de koop- en zeelieden die bij de Oostendse Compagnie solliciteerden, beoordeeld werden op hun kunde en ervaring⁸. Bijkomende informatie over gebeurtenissen tijdens de reizen vonden we soms in de talrijk bewaard gebleven scheepsjournalen⁹. Eventuele handelsactiviteit in koloniale goederen kon afgeleid worden uit de venditieregisters van de Compagnie¹⁰.

De bronnen over de particuliere Oost-Indië- en Guineareizen (1715-1723) zijn iets minder volledig. De registers van de admiraliteit bevatten weliswaar de bemanningsrollen van heel wat van die schepen, maar toch ontbreken er een aantal¹¹. Ook de scheepsjournalen ervan, waar we soms bemanningslijsten aantreffen, zijn veel schaarser bewaard gebleven zodat die slechts zelden ter aanvulling kunnen gebruikt worden¹². Van de schepen waarvan de bemanning onbekend is¹³, kan meestal wel de naam van de kapitein en van de eerste koopman achterhaald worden uit secundaire bronnen¹⁴.

⁵ SAA, GIC 5539-43, 5549-50, 5556-57 en 5800.

⁶ SAA, GIC 5556-57.

⁷ SAA, GIC 5656 en 5573. Veel van die kooplieden worden ook vermeld bij J. PARMENTIER, *De holle compagnie...*, passim.

⁸ Een van die lijsten werd gepubliceerd door F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus, 1724*, Antwerpen, 1926, p. 33-35. De andere bevindt zich in SAA/GIC 5922. Aangezien deze lijsten gegevens bevatten over reeds volbrachte reizen, zijn ze ook van groot belang voor de particuliere expedities.

⁹ Zowel in SAA/GIC als UBG/FHH.

¹⁰ De namen van opkopers van Chinagoederen zijn terug te vinden bij K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel (1718-35)*, onuitgeg. lic.-verhandeling, RUG 1972, p. 183-194.

¹¹ ARB/Admir. 563, 571 en 575.

¹² ARB/Admir. 660-666, en UBG/FHH.929. Van belang is vooral ARB/RvFin.8603 dat reisverslagen bevat van de eerste particuliere reizen (1715-1717) en de enige belangrijke bron over deze vroege campagnes is. Deze verslagen bevatten echter geen volledige bemanningsrollen.

¹³ In totaal zijn er 6 particuliere schepen in dat geval, namelijk de eerste drie Indiëvaarders (1715-1717) alsook de *Keyzerinne* met kapitein Solgard, de *Stahremberg* en de *Cleyne Prins Eugenius* (alle van 1720).

¹⁴ K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie*, p. 47-55, vermeldt bv. de namen van de meeste

De recruitering van de scheepsofficieren

Vroeger stelden we reeds vast — wat de globale bemanning van de particuliere schepen betreft — dat 41,4% ervan van buitenlandse origine was. Die vreemdelingen kwamen hoofdzakelijk uit Engeland en Ierland (35%), Frankrijk (26%) en de Verenigde Provincies (20%). Er waren echter grote verschillen van schip tot schip, waarbij vooral de recruiteringspolitiek van de reders van doorslaggevend belang was. De Gentse reder Maelcamp gaf de voorkeur aan bijna uitsluitend Vlaamse bemanningen, terwijl de Antwerpenaars De Pret-Cloots kozen voor de ervaring van vooral Engelse zeelieden. De Oostendse reder Ray, zelf van Ierse afkomst, bemande zijn schepen hoofdzakelijk met Ierse landgenoten. Na de oprichting van de Oostendse Compagnie daalde het aandeel van de buitenlandse zeevaarders tot 32,9%. Er was ook een duidelijke verschuiving in de herkomst van die vreemdelingen, want na 1723 kwamen ze voor 58% uit Frankrijk (vooral Duinkerke), 11% uit Zuid-Europa, 10% uit Engeland en Ierland, en 9% uit de Verenigde Provincies ¹⁵.

We kunnen ons nu de vraag stellen in hoeverre de recruitering en de herkomst van de scheepsofficieren aan dit algemeen beeld, dat voor de ganse bemanning geldt, beantwoordde. Onder de personen die in ons prosopografisch overzicht voorkomen, waren er 117 die ooit als scheepsofficier fungeerden op een van de particuliere Oost-Indië- of Guineavaarders. Niet minder dan 72 onder hen (of 61,5%) waren van buitenlandse origine, wat heel wat meer is dan de 41,4% vreemdelingen die we globaal op de particuliere schepen aantreffen. Van die buitenlandse scheepsofficieren kwamen er 39 (of 54%) uit Engeland, Ierland of Schotland, 15 (of 21%) uit de Verenigde Provincies en 12 (of 17%) uit Frankrijk ¹⁶. Het Angelsaksische overwicht onder de vreemde bemanningsleden kwam dus nog duidelijker naar voor onder de scheepsofficieren.

De herkomst van de scheepsstaf verschilde echter sterk van schip tot schip. Om na te gaan in hoeverre die verschillen bepaald werden door de reders, hebben we de 117 scheepsofficieren ingedeeld in vijf groepen, die respectievelijk vooral in dienst gevaren hadden van :

- de Antwerpse reders De Pret-Cloots (25 pers.),
- de Gentse reders Maelcamp-Soenens (27 pers.),

kapiteins. Een belangrijke aanvullende bron was een Engels spionageverslag over de jaren 1718-1720, waarin de Oostendse Oost-Indiëvaarders voorkomen met de namen van de kapiteins (IO/HM.74, p. 473). Hieruit bleek dat sommige Zuidnederlandse kapiteins in feite maar onderkapitein of stuurman waren en dat de eigenlijke functie van kapitein door een buitenlander werd waargenomen. Dit verschijnsel komt verder nog ter sprake.

¹⁵ K. DEGRYSE, J. PARMENTIER, *Maritime aspects of the Ostend trade...*, p. 143-148.

¹⁶ Verder waren er onder die 72 vreemdelingen nog een Pool, een Zweed en vier personen van wie de herkomst onbekend was.

- de Oostendse reder Thomas Ray (33 pers.),
- de overige reders (14 pers.).

De vijfde groep bestond uit 18 scheepsofficieren die we moeilijk tot een van de vorige groepen konden rekenen aangezien ze voor diverse reders gevaren hebben ¹⁷.

De herkomst van de zeelui uit de eerste vier groepen zag er als volgt uit :

Groep	1	2	3	4
Vlamingen	5 (20%)	13 (48%)	13 (39%)	4 (29%)
Angelsaksers	14 (56%)	3 (11%)	10 (30%)	8 (57%)
Noordnederl.	5 (20%)	5 (19%)	4 (12%)	0
Fransen	1 (4%)	3 (11%)	5 (15%)	2 (14%)
rest	0	3 (11%)	1 (3%)	0
Totaal	25 (100%)	27 (100%)	33 (100%)	14 (100%)

De Vlaamse scheepsofficieren waren duidelijk in de meerderheid aan boord van de schepen van Maelcamp-Soenens (groep 2) en van Thomas Ray (groep 3). Deze vaststelling is vooral merkwaardig wat Thomas Ray betreft ¹⁸. Deze Oostendenaar van Ierse afkomst deed immers in ruime mate een beroep op zijn Ierse landgenoten om zijn Oost-Indiëvaarders te bemannen. Als zeeofficiëren gaf hij echter de voorkeur aan Vlamingen. Het feit dat Ray al geruime tijd in Oostende verbleef en er vertrouwd was met het milieu van de lokale zeelieden zal daar wellicht niet vreemd aan geweest zijn.

De Angelsaksische scheepsofficieren hadden daarentegen het overwicht op de schepen van De Pret-Cloots (groep 1) en van de „overige” reders (groep 4). Van De Pret was reeds bekend dat hij ervaren zeelui verkoos en dat hij daarom vooral Engelsen in dienst nam. Zijn voorkeur voor Angelsaksische zeeofficiëren lag dus in de lijn van de verwachtingen. Dat ook de scheepsstaf van de „overige” reders in grote mate samengesteld was uit Engelsen, lag vooral aan het feit dat sommige van die reders (zoals de Antwerpenaars Moretus en De Coninck) slechts een dekmantel waren voor bijna zuivere Engelse campagnes. De Franse en Noordnederlandse scheepsofficieren speelden tijdens de particuliere reizen slechts een ondergeschikte rol en waren gelijkmatig verdeeld over de diverse reders.

Hoe evolueerde deze situatie na het oprichten van de Oostendse Compagnie ? In ons prosopografisch overzicht troffen we 109 personen aan die ooit

¹⁷ Die vijfde groep was samengesteld uit 10 Vlamingen, 4 Engelsen, 1 Noordnederlander, 1 Fransman en 2 personen van wie de herkomst onduidelijk was.

¹⁸ De voorliefde van Maelcamp voor inheemse zeelieden kwam reeds eerder ter sprake.

als zeeofficier voor de Compagnie gevaren hebben ¹⁹. Onder hen waren er 63 buitenlanders (of 57,8%). Dat percentage ligt slechts iets onder dat van de particuliere uitredingen en het is opnieuw heel wat hoger dan het globale vreemdelingenandeel van 32,9% dat we voor de schepen van de compagnie berekenden. De terugloop van de buitenlanders na de oprichting van de Compagnie was dus zeker niet merkbaar in de scheepstaven waar ze een duidelijk overwicht behielden. Er deed zich echter wel een belangrijke verschuiving voor in de herkomst van die vreemde scheepsofficieren. We troffen onder hen 17 Angelsaksers (of 27%), 38 Fransen (of 60%) en 2 Noordnederlanders (of 3%) aan ²⁰. De overheersende rol die de Angelsaksische officieren speelden tijdens de particuliere reizen werd na 1723 overgenomen door de Fransen, terwijl de Noordnederlanders bijna volledig uit de scheepstaven verdwenen. Deze evolutie lag in de lijn van de verwachtingen want ook globaal gezien was het aantal Franse zeelieden op de compagnieschepen sterk toegenomen ²¹. De Franse zeeofficieren kwamen — net zoals de gewone Franse bemanningsleden — hoofdzakelijk uit het nabijgelegen Duinkerke ²². Het Franse edict van 1723 dat elke dienstname in of medewerking aan de Oostendse Compagnie verbood, had in Duinkerke blijkbaar weinig effect. Gelijkaardige Engelse en Noordnederlandse ordonnances van datzelfde jaar werden duidelijk veel strikter gevolgd ²³. De goede samenwerking op maritiem vlak tussen Oostende en Duinkerke was niet zo verwonderlijk, gezien de nauwe banden die er altijd tussen beide havens waren ²⁴. De meeste Duinkerkse zeelieden droegen trouwens Vlaamse namen, spraken nog Vlaams en hadden familiale banden met het Oostendse zeevaardersmilieu. Samengevat kunnen we dus stellen dat de leiding over de Oostendse compagnieschepen in handen was van een groep Oostends-Duinkerkse zeelieden.

Ook wat de keuze van de kapiteins betreft, is dezelfde evolutie merkbaar ²⁵. Van de 15 personen uit ons overzicht die ooit als kapitein fungeerden op een compagniebodem, waren er 9 Zuidnederlanders (Oostendenaars), 4 Fransen (Duinkerkenaars), een Italiaan en een Spanjaard. Onder hen bevond zich geen

¹⁹ Onder die 109 zeelieden waren er 35 die eveneens op particuliere schepen gevaren hadden en die dus ook in de vorige groep van 117 scheepsofficieren voorkwamen.

²⁰ De 6 overige buitenlandse scheepsofficieren bestonden uit een Italiaan, een Spanjaard, een Pruus en drie personen van wie de herkomst onduidelijk was.

²¹ Cf. supra.

²² Van de 38 Franse zeeofficieren kwamen er 31 uit Duinkerke, 5 uit Saint-Malo, 1 uit Grevelingen en 1 uit Bayonne.

²³ Zie hierover reeds K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie...*, p. 22-23 en 28.

²⁴ C. PFISTER, *Dunkerque-Ostende : quelques jalons sur l'évolution de leurs rapports au XVIII^e siècle*, Actes du 101^e congrès national des sociétés savantes, Lille 1976, (Paris, 1978), dl. I, p. 39-59; W. DEBROCK, *Gens d'Ostende et de Dunkerque en temps de guerre et en temps de paix*, Revue des amis du vieux Dunkerque, jg. 16, 1983, p. 115-131.

²⁵ Zie over deze evolutie aan boord van de Chinaschepen ook: K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie...*, p. 27.

enkele Engelsman of Ier, wat duidelijk in contrast stond met de periode daarvoor. Onder de 33 zeelieden die ooit kapitein waren op een particulier schip, troffen we immers 14 Zuidnederlanders aan, 14 Engelsen of Ieren, 3 Fransen en 2 personen met een onduidelijke herkomst ²⁶.

Onder de 109 scheepsofficieren van de Compagnie waren er 35 (of bijna een derde) die reeds op de particuliere schepen gediend hadden. Die groep van 35 was samengesteld uit 21 Zuidnederlanders, 7 Engelsen of Ieren, 6 Fransen en een persoon met onbekende herkomst ²⁷. Het is rond deze kern van ervaren zeelieden, aangevuld met nieuwe Oostendse en vooral Duinkerksse elementen, dat de bemanningen van de compagnieschepen werden samengesteld.

De recrutering van de kooplieden

Om een handelsexpeditie tot een goed einde te brengen had men niet alleen goede zeevaarders maar ook bekwame handelaars nodig. Kooplieden met Oostindische ervaring waren tijdens de particuliere reizen echter zeer zeldzaam in de Zuidelijke Nederlanden ²⁸. Aan de hand van ons prosopografisch overzicht proberen we na te gaan waar die ervaren supercargo's dan wel vandaan kwamen. In dat overzicht bevinden zich 91 personen die ooit als koopman of supercargo actief waren op een van de particuliere schepen ²⁹. Onder hen treffen we 36 (of 40%) Zuidnederlanders aan, 29 (of 32%) Angelsaksers (Engelsen, Schotten en Ieren), 16 (of 18%) Noordnederlanders, 4 (of 4%) Fransen, 1 Italiaan en 5 kooplui met een onduidelijke herkomst. De 36 Vlamingen waren vooral afkomstig uit Gent (12), Antwerpen (9) en Oostende (8) ³⁰. Het kan verwondering wekken dat er nog zoveel Zuidnederlanders als supercargo geëngageerd werden, zeker als daarnaast nog blijkt dat zes onder hen het toen zelfs tot eerste koopman brachten. Dat was echter vooral te danken aan de reeds bij de zeelui vermelde recruteringsspolitiek van de Gentse reders Maelcamp-Soenens. Onder die 36 waren er 16 die door de Maelcamps in dienst werden

²⁶ Bij het samenstellen van deze groep van 33 kapiteins werd uiteraard geen rekening gehouden met de „Vlaamse” of nepkapiteins. Zie hierover reeds voetnoot 14.

²⁷ Aangezien het hoofdzakelijk om Zuidnederlanders gaat, ligt het voor de hand dat ze tijdens die particuliere reizen vooral voor de Maelcamps, voor Thomas Ray of voor meer dan een reder gevaren hadden.

²⁸ De enige Vlaming die toen dergelijke ervaring had opgedaan, was blijkbaar Joseph Gheselle. Reeds in 1715 en daarna nog drie maal fungeerde hij als eerste supercargo en meestal ook als kapitein op Oostendse Indiëschepen. Die ervaring had hij mogelijk opgedaan in dienst van de VOC.

²⁹ Kooplieden die tijdens de particuliere reizen slechts als scheepsjongen aan boord waren (zoals bv. P. van Goethem en A. Flanderin) werden niet in deze groep opgenomen. Supercargo's die tijdens die vooruitredingen als chirurgijn meereidsen, werden wel in rekening genomen (bv. Van Hurk, Strebel, Cointrel en Foster). Verder zal immers blijken dat ze als chirurgijn heel wat handelservaring konden opdoen.

³⁰ De overigen waren van Nieuwpoort (2), Kortrijk (2), Brugge, Dendermonde en Geel.

genomen, en van die zes eerste supercargo's waren dat er zelfs vijf. Concurrerende reders zoals de Antwerpenaar De Pret, waren het niet eens met zo'n nationale recruteringspolitiek en gaven de voorkeur aan meer ervaren buitenlanders ³¹. De argwaan van De Pret was blijkbaar terecht want van die zes Vlamingen die toen als eerste koopman fungeerden, was er een die zich tijdens zijn latere carrière uitsluitend op de zeevaart toelegde (H. Rotsaert), en twee anderen werden in 1723 niet goed genoeg bevonden om als koopman bij de Compagnie te dienen (F. Rosa en G. Van den Haute). De drie overigen (J. Gheselle, J. F. Janssens en J. Tobias) waren blijkbaar uit beter hout gesneden, maar door omstandigheden nam enkel Tobias dienst bij de Compagnie als 2^e supercargo.

Om na te gaan in hoeverre de recrutering van de koopliedenbemanning nog verder verschilde per redersgroep, hebben we de supercargo's ook ondergebracht in vijf groepen: zij die hoofdzakelijk geëngageerd werden door De Pret-Cloots (groep 1), Maelcamp-Soenens (groep 2), Ray (groep 3), de overige reders (groep 4) en zij die bij diverse reders in dienst waren (groep 5) ³².

Groep	1	2	3	4
Vlamingen	4 (17%)	16 (59%)	6 (35%)	7 (44%)
Angelsaksers	15 (65%)	1 (4%)	6 (35%) ³³	6 (37%)
Noordnederl.	1 (4%)	9 (33%)	1 (6%)	3 (19%)
Fransen	1 (4%)	0	2 (12%)	0
rest	2 (9%)	1 (4%)	2 (12%)	0
Totaal	23 (100%)	27 (100%)	17 (100%)	16 (100%)

Hieruit blijkt duidelijk de voorkeur van De Pret voor Engelse supercargo's. Maelcamp deed zoals bekend vooral een beroep op Vlamingen, maar daarnaast nam hij toch ook een belangrijk contingent Noordnederlanders in dienst. Blijkbaar beschikte hij daar over goede contacten. Ray engageerde vooral Vlamingen en Ieren, wat gezien zijn origine niet zo verwonderlijk is. De overige reders kozen gelijkmatig uit Zuidnederlanders en Angelsaksers.

De functie van eerste koopman tijdens een van de particuliere reizen, vonden we bij 24 personen terug uit ons prosopografisch overzicht. Onder hen waren er 13 Angelsaksers, 6 Vlamingen — die reeds ter sprake gekomen zijn —, 3 Noordnederlanders, 1 Fransman en 1 persoon van onbekende origine. We kunnen hen ook indelen naargelang de handelsrichting waarin ze actief waren. Onder die 24 hoofdsupercargo's troffen we 12 China-, 9 Indië- of Moka-

³¹ Zie hierover reeds K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie...*, p. 26.

³² Groep 5 bestond uit 8 personen: 3 Vlamingen, 1 Engelsman, 2 Noordnederlanders, 1 Fransman en 1 persoon met onbekende herkomst.

³³ Onder hen 4 Ieren. De Pret had bv. 11 Engelsen, 3 Schotten en 1 Ier in dienst.

en 3 Afrikahandelaars aan. Als experts van de Chinahandel werden 8 Engelsen, 1 Ier en 3 Vlamingen geëngageerd. Voor de Indië- en Mokahandel deden de reders daarentegen een beroep op een bonte verzameling van specialisten: 2 Vlamingen, 2 Ieren, 1 Engelsman, 1 Schot, 1 Fransman, 1 Noordnederlander en 1 koopman van onbekende origine. De 3 Afrikahandelaars waren 2 Noordnederlanders en een Vlaming.

Dat de handel op China grotendeels werd toevertrouwd aan Engelsen is niet zo verwonderlijk. De Engelse East-India C^o was tijdens de eerste decennia van de 18de eeuw immers de enige Westeuropese handelsmaatschappij die regelmatige en directe handelscontacten met Kanton onderhield. Alhoewel het niet voor alle Engelse supercargo's die dienst namen in Oostende met zekerheid aan te tonen is, mogen we veronderstellen dat ze meestal reeds hun sporen verdiend hadden op de Chinavaarders van de East-India C^o. In de handel met Indië en Moka waren veel meer naties actief en dat weerspiegelt zich dan ook in de keuze van de eerste kooplieden. Het was ook niet vreemd dat de Oostendse reders voor de Guineavaart een beroep deden op Noordnederlandse, bijna uitsluitend Zeeuwse, kooplieden. Via de Westindische Compagnie konden de Zeeuwen immers bogen op een lange ervaring in de Afrikahandel.

Een merkwaardig verschijnsel bij die hoofdsupercargo's was dat ze tijdens de particuliere reizen dikwijls hun functie combineerden met die van kapitein ³⁴. Zo'n combinatie vonden we terug bij 9 personen ³⁵. Het kwam wel meer voor dat zeeofficieren interesse hadden voor de koophandel. Dat kwam o.a. goed van pas bij het beredderen van hun pacotille. Wie daarvoor aanleg had, ambieerde dan ook dikwijls een meer lucratieve functie als supercargo. Zo zien we dat sommige kapiteins of onderkapiteins met een lange staat van dienst uiteindelijk nog een koopmansfunctie kregen als extraatje ³⁶. Dat gebeurde echter uitzonderlijk en ze werden nooit eerste koopman. In het algemeen was het dus zeer moeilijk voor een zeeman met handelsaspiraties om door te breken als supercargo. Niet dat het hen aan talent ontbrak, want enkele kapiteins die aan boord nooit als koopman mochten fungeren, ontpopten zich later tot uitstekende handelaars ³⁷. Blijkbaar lag er een moeilijk te overschrijden drempel tussen de zeemans- en de koopmanswereld van de Oost-Indiëvaart.

Wie waren dan die personen die er wel in slaagden om de functie van kapitein te combineren met die van eerste supercargo? Uit hun carrières blijkt

³⁴ Onder de compagnie kwam die combinatie nooit meer voor. Alleen kapitein Cayphas van de Apollo was in 1730 tegelijkertijd ook 2^e supercargo. Het ging toen om een uitzonderlijke reis, een smokkelexpeditie onder vreemde vlag en met een beperkte bemanning.

³⁵ Namelijk J. Gheselle (3x), J. Tobin (2x), T. Hall (2x), P. Jackson, J. F. Janssens, J. Naish, E. Pearson, C. Pike en P. Solgard.

³⁶ Brunet, Dens en Kitchin kregen zo'n extra-supercargofunctie als *fin de carrière* toen ze in Scandinavische of Pruisische dienst waren. Over Cayphas hadden we het reeds in noot 34.

³⁷ G. de Brouwer, J. de Clerck en vooral N. Carpentier waren in dat geval.

dat het vooral om kooplieden ging die wegens hun ervaring onmiddellijk, of na een of twee reizen in een lagere koopmansfunctie, promoveerden tot eerste supercargo. Deze promotie ging in hun geval gepaard met een aanstelling tot kapitein. Een dergelijke benoemingsprocedure doet natuurlijk vragen rijzen over de nautische kwaliteiten van die kapiteins. Het betrof vermoedelijk wel kooplieden die tijdens vroegere reizen belangstelling hadden getoond voor zeevaartkunde en mogelijk hadden ze vanuit die interesse ook heel wat ervaring opgedaan, maar niemand onder hen had — voorzover we hun carrières konden reconstrueren — ooit gevaren als stuurman, luitenant of onderkapitein ³⁸. Het lijkt ons ondenkbaar dat de reders het bevel over hun schepen zomaar aan zulke onervaren zeelieden toevertrouwd hebben. We veronderstellen dat die kapitein-supercargo's de zuiver nautische en alledaagse problemen overlieten aan de onderkapitein of eerste stuurman ³⁹, en dat ze hun gezag van kapitein enkel lieten gelden op momenten die voor de campagne van algemeen belang waren ⁴⁰. De benoeming van die supercargo's tot kapitein was o.i. dus vooral bedoeld om bevoegdheidsconflicten tussen kapitein en eerste supercargo, die de hele handelscampagne op de helling konden zetten, te vermijden ⁴¹.

Tot nu toe hadden we het vooral over de recrutering van kooplieden voor de particuliere reizen. Wat veranderde er na de oprichting van de Compagnie? Het lag voor de hand dat de directeurs een keuze zouden maken uit de supercargo's die reeds hun sporen verdiend hadden tijdens die particuliere periode, maar dat bleek uiteindelijk toch niet zo eenvoudig te zijn. Van de 80 kooplieden die door de Compagnie geëngageerd werden, waren er slechts 22 die ervaring hadden opgedaan bij de vooruitredingen. Deze gebrekkige doorstroming kan gedeeltelijk verklaard worden door de heroriëntering van de Oostindische handel. In de klassieke handel op Indië, met Surate, Goa, de Malabar- of de Coromandelkust als bestemming, zagen de directeurs van de Oostendse Compagnie geen brood meer. Ook de handel op Moka en Afrika

³⁸ Enkel C. Pike zou volgens bepaalde bronnen tijdens één van zijn vroegere reizen als stuurman gefungeerd hebben. Andere bronnen beweren echter dat hij toen als supercargo aan boord was.

³⁹ Aan boord van het *Huys van Oostenryck*, een Chinavaarder van 1719, zouden echter noch de kapitein-supercargo Naish, noch de eerste stuurman Kennedy, veel nautische ervaring gehad hebben. De tweede stuurman, de oudere Oostendenaar Joannes de Vos, beweerde in ieder geval dat hij er veel meer van wist dan zijn oversten. In de ogen van Oostendse zeelui was het duidelijk dat De Vos in praktijk de eigenlijke kapitein was, want in het journaal van de Sint-Joseph een schip dat gelijktijdig vertrok, beschrijft men het Huys van Oostenryck als het schip van kapitein De Vos! (J. MERTENS, *Oostendse schepen naar Kanton (1719)*, Ostendiana, IV, 1982, p. 22, 29-31).

⁴⁰ Zoals bv. het al of niet aanleggen onderweg, hoe lang dat mocht duren, het bepalen van de vertrekdatum in Oost-Indië, of men al of niet het risico wilde lopen om door het Kanaal terug te keren, enz.

⁴¹ Onder de Compagnie probeerde men die problemen op te lossen door de bevoegdheden van kapitein en kooplieden nauwer te omschrijven, maar ook toen rezen er heel wat spanningen tussen beide partijen. (K. DEGRYSE, *Sociale en seksuele spanningen aan boord van de Oostendse Oost-Indiëvaarders (1715-1734)*, Collectanea Maritima IV, 1988, p. 69-79).

lieten ze volledig links liggen. Tijdens de particuliere expedities bleek immers dat alleen die op China en Bengalen ruime winstmogelijkheden boden, en de directeurs besloten dan ook hun activiteiten daarop te concentreren.

Het bleek evenwel zeer moeilijk om ervaren kooplieden op Bengalen te vinden. Er waren amper twee particuliere reizen die Bengalen als bestemming hadden, en één van die twee schepen — de *Carolus VI* met aan boord Alexander Hume, de bekwaamste supercargo voor dat gebied — was begin 1724 nog niet terug. De eerste groep kooplieden die door de Compagnie in 1724 naar Bengalen gestuurd werd om er de factorij te bevolken, bestond dan ook uit jonge, onervaren personen onder leiding van de overschatte Vincent Parraber⁴². In die situatie kwam pas verbetering toen Alexander Hume in dienst trad van de Compagnie en in 1727 de nieuwe gouverneur van de Bengaalse factorij werd. In totaal stuurden de directeurs 29 kooplieden naar Bengalen: 9 Zuidnederlanders, 9 Angelsaksers (4 Engelsen, 4 Schotten en 1 Ier), 2 Noordnederlanders, 2 Fransen, 1 Oostenrijker, 1 Hannoveraan, 1 Italiaan en 4 met onbekende herkomst. Daarnaast werden er nog 3 naar Cabelon, een nevenfactorij op de Coromandelkust, gezonden: 1 Fransman en 2 van onbekende origine. Van die 29 handelaars in Bengalen waren er 11 die al ervaring hadden opgedaan tijdens de particuliere reizen, maar slechts 5 onder hen waren toen naar Bengalen getrokken⁴³. Dat lag uiteraard aan het gering aantal particuliere Bengalenreizen. Van die 11 „ervaren” supercargo’s waren er 6 in dienst geweest van de Antwerpse reders De Pret-Cloots (waaronder topfiguren als Parraber en Hume, die het beiden tot gouverneur brachten), 4 van de Ierse Oostendenaar Ray en slechts één van de Gentenaars Maelcamp-Soenens. Het overwicht van die „Antwerpse” groep is gemakkelijk te verklaren, want de enige twee particuliere Bengalenschepen werden beide uitgereed door De Pret-Cloots.

In tegenstelling tot de handel op Bengalen was de handel op China wel zeer druk beoefend tijdens de vooruitredingen, en heel wat supercargo’s hadden dus de gelegenheid gekregen om zich daarin te bekwamen. Toch verliep ook hier de doorstroming tussen particuliere en compagnie-periode niet zo vlot.

⁴² De directeurs waren zich bewust van de povere kwaliteit van hun personeel in Bengalen. Maelcamp vond dat men slechts één degelijke supercargo ervoor had (Parraber) en dat *al de rest der aangenomenen samen in een alembik geleid, zouden niet één supercargo in substantie geven* (F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus. 1724*, Antwerpen, 1926, p. 40 en 43).

⁴³ Van de overige 6 waren er 5 naar andere Indische gebieden gevaren, en 1 naar China. Die 11 „ervaren” kooplieden bestonden uit 2 Zuidnederlanders, 2 Schotten, 2 Noordnederlanders, 2 Fransen, 1 Engelsman, 1 Ier en 1 met onbekende herkomst. Onder de 18 kooplui in Bengalen die niet op een particulier schip hadden gediend, troffen we 7 Zuidnederlanders aan, 3 Engelsen, 2 Schotten, 1 Italiaan, 1 Hannoveraan, 1 Oostenrijker en 3 personen met onbekende herkomst. De onervaren kooplieden die Parraber in 1724 vergezelden, kwamen hoofdzakelijk uit deze groep. De Hannoveraan, de Oostenrijker en één van de „onbekenden” werden in Triëste geëngageerd voor het *Seepeerd*, een van de Oostendse smokkelschepen van 1729.

Van de 48 supercargo's die als compagniedienaren naar Kanton reisden ⁴⁴, waren er amper 10 die ervaring hadden opgedaan tijdens de vooruitredingen (8 in de China- en 2 in de Indiëhandel), en onder die ervaren Chinahandelaars bevond zich geen enkele topfiguur. Het grootste probleem voor de directeurs was inderdaad het vinden van bekwame eerste supercargo's. Pioniers zoals Tobin en Naish waren reeds lang naar Ierland of Engeland teruggekeerd, maar ook figuren zoals Hall en Pike die zich in particuliere dienst ontpopt hadden tot zeer bedreven Chinahandelaars, gaven er de voorkeur aan naar hun moederland terug te keren. Het probleem werd nog verergerd door het feit dat ervaren supercargo's die wel solliciteerden, zich blijkbaar bewust waren van de schaarste en zulke hoge financiële eisen stelden dat de directeurs niet konden of wilden toegeven ⁴⁵. Uiteindelijk werd de Engelsman Peter Spendelow als hoofdsupercargo voor de eerste Chinaschepen van de Compagnie aangeduid. Hij had slechts één Chinareis gemaakt als lagere koopman, maar hij behoorde tot de entourage van Hall en Pike en dus ook tot de vertrouwelingen van Jacomo de Pret, die nu aangesteld was tot eerste directeur van de Compagnie. Blijkbaar was het oordeel van De Pret doorslaggevend bij de aanstelling van de belangrijkste kooplui. In ieder geval slaagde hij er telkens in zijn beschermelingen — handelaars die reeds eerder voor hem gevaren hadden en van wie hij de capaciteiten kende — in die functies te laten benoemen. Dat gebeurde niet alleen in de Bengalenhandel met Parraber en Hume, maar dus ook in de Chinahandel met Spendelow en R. Hewer ⁴⁶. Gelukkig voor de Compagnie had De Pret meestal een goede neus bij het uitzoeken van zijn medewerkers, want Hume was een zeer bekwaam gouverneur en Spendelow werd in totaal drie maal als eerste supercargo aangeduid voor China (1724, 1727 en 1730). Met Hewer die deze functie verkreeg in 1726 maar daarna van fraude verdacht werd, had hij minder geluk ⁴⁷. Naast die twee Engelsen waren er nog twee Chinahandelaars die het tot eerste supercargo brachten, namelijk W. Sheffield in 1725 en J. Ley in 1732. Eerstgenoemde was een Engelsman die vermoedelijk ervaring had opgedaan bij de East-India C^o, maar over wie men uiteindelijk niet zo tevreden was. Ook hij werd van fraude in de theeprijzen verdacht ⁴⁸. Ley was een Ier

⁴⁴ Onder die 48 supercargo's waren er 2 die in dienst van de Compagnie ook naar Bengalen getrokken zijn (de Fransman Strebel en de Vlaming P. Carpentier). Zij komen dus ook voor onder de 32 Indië-kooplieden van de Compagnie. In totaal waren er dus geen 80, maar slechts 78 supercargo's die voor de Compagnie naar China of Indië reisden.

⁴⁵ De Ier John Gould, die als 2^e supercargo naar China en als eerste supercargo naar Indië reisde, werd door de Compagnie niet aangenomen omwille van zijn exorbitante financiële eisen (J. PARMENTIER, *De handelaars en supercargo's...*, p. 199).

⁴⁶ Van de 8 supercargo's die gediend hadden op particuliere Chinaschepen en daarna door de Compagnie aangeworven werden, waren er slechts 3 die voor De Pret-Cloots en 4 die voor Maelcamp gevaren hadden. Van die 3 ex-medewerkers van De Pret waren er echter 2 die door de Compagnie tot eerste supercargo werden aangesteld. Geen enkele ex-medewerker van Maelcamp schopte het zover!

⁴⁷ K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel...*, p. 322.

⁴⁸ *Ibidem*.

die reeds lang in Brugge woonde. Hij was vermoedelijk nog nooit in China geweest maar hij stond bekend als een degelijk koopman en als kenner van koloniale handelswaar. Ook Ley was een vertrouweling en correspondent van De Pret. Dat de keuze in 1732 op hem viel, lag waarschijnlijk ook aan het feit dat het toen de laatste Chinareis was. De andere ervaren supercargos waren toen al naar landen met meer toekomst uitgeweken.

Uit het vorige blijkt duidelijk dat tijdens de Compagnie de functies van eerste koopman voor de Chinahandel nog steeds gereserveerd waren voor vreemdelingen, meestal Engelsen of Ieren. Globaal gezien echter was het aandeel van de Angelsaksers in de kooplieden-bemanningen van de Chinaschepen toen niet zo groot. Op het totaal van 48 Chinahandelaars troffen we er amper 9 aan (of 19%): 7 Engelsen en 2 Ieren. Daartegenover stonden 21 Zuidnederlanders (of 44%), 5 Noordnederlanders (of 10%) en 1 Fransman (of 2%). Van 12 kooplieden (of 25%) konden we de herkomst niet achterhalen, maar hun namen laten vermoeden dat het grotendeels Zuidnederlanders waren⁴⁹. De kooplieden-bemanningen aan boord van de Chinaschepen van de Compagnie bestonden dus waarschijnlijk voor 2/3 uit Vlaamse supercargos, die weliswaar slechts de lagere functies uitoefenden. Voor de hoogste rekenden de directeurs nog steeds op de Engelsen.

Wanneer we de herkomst van het totale koopliedenbestand van de Compagnie, bestaande uit 80 personen⁵⁰, onder de loupe nemen, stellen we de volgende verdeling vast: 30 Zuidnederlanders (of 37,5%)⁵¹, 18 Angelsaksers (of 22,5%)⁵², 7 Noordnederlanders (of 9%), 3 Fransen (of 4%), 3 van diverse origine (of 4%) en 19 met onbekende herkomst (of 24%). Aangezien we echter mogen aannemen dat de laatstvermelde groep van 19 kooplieden grotendeels uit Vlamingen bestond, zal het Zuidnederlandse overwicht nog heel wat groter geweest zijn dan hier uit de percentages blijkt. Vermoedelijk was het totale koopliedenbestand van de Compagnie minstens voor de helft samengesteld uit Zuidnederlanders, wat een duidelijke stijging is t.o.v. de particuliere periode⁵³. Die stijging gebeurde ten koste van de Angelsaksers en vooral van de Noordnederlanders. Met 1/5 tot 1/4 van het aantal supercargos bleven

⁴⁹ Namen als De Vette, Danckaert en Hoys kwamen veel voor in het toenmalige Oostends-Brugse koopliedenmilieu. Andere namen als De Waerseggher, Erreboot, Herrebaut, Michaels, Van Goethem en Zegers klinken ook zeer Zuidnederlands.

⁵⁰ Naast de 78 kooplieden voor China en Indië (zie noot 44) bevinden er zich in ons overzicht nog 2 die alleen maar ingezet werden op de adviesgaljoten voor Brazilië. Het betreft een Vlaming en iemand van onbekende origine.

⁵¹ Ze waren afkomstig van Oostende (12), Gent (9), Antwerpen (3), Aalst, Brugge, Brussel, Diest, Ieper en Oudenaarde (telkens 1). Vergeleken met de herkomst van de Zuidnederlandse kooplui in de particuliere periode, valt vooral de terugval van de Antwerpse handelaars op (zie noot 30).

⁵² Het ging om 11 Engelsen, 4 Schotten en 3 Ieren.

⁵³ Tijdens de particuliere periode bestond het koopliedenbestand voor 40% uit Zuidnederlanders, 32% Angelsaksers, 18% Noordnederlanders en 4% Fransen (cf. supra).

de Angelsaksers toch duidelijk aanwezig tijdens de compagnieperiode, en die aanwezigheid wordt nog nadrukkelijker wanneer we in overweging nemen dat ze er nog steeds in slaagden de belangrijkste functies in de wacht te slepen. Het aandeel van de Noordnederlanders werd daarentegen gehalveerd, terwijl dat van de Fransen even onbeduidend bleef.

Vooraf de bijna afwezigheid van Franse supercargo's op de Oostendse compagnieschepen is merkwaardig. Dat staat in schril contrast met de prominente aanwezigheid van de Fransen als matroos en als scheepsofficier aan boord van dezelfde schepen. Als koopman waren ze blijkbaar niet zo in trek. In tegenstelling tot de scheepstaven, die na 1723 geëvolueerd waren tot een Zuidnederlands-Frans (of Oostends-Duinkerks) bastion, bleef het wereldje van de kooplieden een Zuidnederlands-Angelsaksische aangelegenheid, wat het in de particuliere periode ook al was.

De carrière van de kooplieden

Een supercargo begon zijn loopbaan meestal als schrijver of assistent-koopman. Sommigen begonnen hun carrière zelfs zeer jong en maakten hun eerste reis naar de Oost als scheepsjongen⁵⁴. Tussen de functies van schrijver en assistent-supercargo was er meestal weinig verschil. Ze deden het schrijfwerk voor de hogere kooplieden. Aan boord was er echter ook een schrijver van de kapitein⁵⁵. Strikt genomen deed die enkel het secretariaatswerk voor de scheepstaf, maar in de praktijk was de scheidingslijn tussen de twee schrijvertypes niet altijd duidelijk⁵⁶. Na een of twee reizen als schrijver of assistent-supercargo volgde meestal een bevordering tot lagere (6^e tot 4^e) supercargo of boekhouder (kassier). De bekwaamsten onder hen promoveerden later tot de hoogste koopmansfuncties. Globaal gezien was er tijdens de particuliere reizen meer kans om het tot zo'n topfunctie te brengen dan onder de Compagnie. Tijdens de vooruitredingen werden er jaarlijks immers zoveel eerste supercargo's aangeduid als er schepen vertrokken, een getal dat hoog kon oplopen. De compagniedirectie stelde daarentegen per jaar slechts één hoofdkoopman aan voor alle China- en soms één voor de Bengalenvaarders⁵⁷. Voor

⁵⁴ P. van Goethem (17 j.) en A. Flanderin jr. (12 j.) begonnen hun carrière als scheepsjongen.

⁵⁵ De functie van schrijver van de kapitein was wellicht nauw verwant met die van *pilotijn* (pilotin) of stuurmansleerling. C. Patar wordt bv. nu eens vermeld als schrijver en dan weer als *pilotijn* van de *Peys*.

⁵⁶ Dat blijkt bv. uit het journaal van G. de Bock die eigenlijk schrijver was van de supercargo's op de *Sint-Elisabeth*, maar dikwijls ook door kapitein Roose werd opgevorderd om schrijfwerk voor hem te doen (SAA/GIC. 5689bis). Het omgekeerde gebeurde vermoedelijk ook wel. Daarom hebben we iedereen die in de bronnen als schrijver werd omschreven, bij de kooplieden gerekend. Enkel wanneer ze later een maritieme carrière uitbouwden, bv. als pilotijn, werden ze tot de zeelui gerekend. Dat was het geval bij de schrijvers P. Billemont, C. Patar (zie noot 55), en A. Fitzgerald.

⁵⁷ In de handel op Bengalen bleven de gouverneur en de belangrijkste kooplui in de factorij



Tweeden Stierman

Den onderschreuen Bekent hem geëngageert te hebben aen
Dheeren Directeurs vande Generaete Indijsche Compagnie
ijnde oostenrijcke nederlanden opgerecht om te vaeren in hunnen
dienst als tweeden Stierman naer voodaenige plaetsen ijnde Indien
volgens de gemelde heeren mij sullen ordonneeren en dat op de gagie
van l'achentigh guldens Courant gelt ter maendt waer van twee
maenden op d'handt hebbe ontfangen ende de rest op myn retour
sal betaelt worden de schellingen tot seuen schuylders en andere
speten aen aduenant jnganck neemende vanden dagh als ick in
Zee sal vaeren en sal ick moogen mede voeren twee kiste Lanck
breet en hoogh Conform aende modellen met het march vande
Compagnie gebradot waer van een aen boordt van ieder Schip sal
verrusten en een ditto ten Comptoir vande Compagnie tot oostende
tot het bergen van mijne cleederen en bagagie die op het retour
door niemandt vande Compagnie sal gesidenteert worden dagh daer en
boven sal ick geene goederen ofte paccotillas moogen mede brengen op
peyne dat de selue beneuens alle mine andere Effecten ende gagien
sullen gelonfisquiert sijn ten profite vande gemelde Compagnie voorts
belouue alle v'orders ende instructien vande voorszde heeren Directeurs
Exact te volbrengen te obliueeren ende de Compagnie fideel te dienen
ofte bij manquement van diere te verbeuren alle mine gagien goederen
spiden ende toecommende ten profite als vooren in teecken der waerheyt
hebbe dese onderteekent in oostende den vintenden Januarij seuentien
hondert seuen & twintich

LeBLUANT

het welslagen van zo'n koopmansloopbaan was zeker ook de beoordeling van zijn vroegere reizen van doorslaggevende aard. Wie grote fouten had gemaakt of van fraude verdacht werd, mocht zijn geluk elders gaan beproeven⁵⁸, en zij die beoordeeld werden als een middelmatig element, kwamen bij de Compagnie niet aan de bak of moesten zich tevreden stellen met een lagere functie⁵⁹. Wie een loopbaan begon als supercargó was zeker niet van plan om dit toch riskante beroep tot het einde van zijn dagen uit te oefenen. Meestal was het de bedoeling om via een vier- of vijftal reizen een aardig beginkapitaal te verwerven en daarmee een eigen zaak te beginnen. De fortuinlijksten onder hen — die snel de hoogste functies kregen — slaagden daarin op relatief korte tijd (bv. Hall, Hewer, Hume, Pike, Spendelow). De meerderheid was echter minder gelukkig en zag zich verplicht om te proberen de carrière als supercargó zo lang mogelijk te rekken, iets waarin ze zeker niet altijd geslaagd zijn gezien de grote concurrentie.

Vanzelfsprekend verliepen niet alle carrières volgens het hiervoor geschetste stamien. De kooplieden die reeds ervaring hadden opgedaan bij andere Oost-indische compagnieën konden verschillende trappen overslaan en het soms onmiddellijk tot eerste koopman brengen. Ook handelaars die vroeger in andere branches actief waren (bv. B. Vignaulx en F. van Pruysen), en die dikwijls na financiële tegenslagen hun toevlucht zochten bij de Compagnie, dienden er hun loopbaan niet te beginnen als schrijver. Beiden mochten als 5^e supercargó debuten. J. Ley werd in dergelijke omstandigheden zelfs onmiddellijk tot eerste koopman aangesteld⁶⁰.

Minder geluk hadden die jonge aspirant-kooplieden die geen plaats als schrijver of assistent-supercargó konden bemachtigen aan boord, en carrière dienden te maken via een omweg. P. Hermans diende zo eerst een reis als hofmeester te maken vooraleer hij tot schrijver werd aangesteld. A. Flanderin jr., die reeds een campagne als scheepsjongen had meegemaakt, had het bij zijn tweede reis blijkbaar nog moeilijk om een functie als schrijver te krijgen, en dit ondanks het feit dat hij de zoon van de kapitein was. Volgens de ene bemanningsrol monsterde hij toen aan als beenhouwer, volgens de andere als onderschrijver. In ieder geval werd hij maar betaald als beenhouwer. Flanderin

achter, zodat het niet nodig was jaarlijks een eerste supercargó voor de Bengalenschepen aan te duiden.

⁵⁸ Zie bv. de carrières van Hewer, Mounteney, Sheffield, Morford, De Meyere en Tobias, om slechts de belangrijkste te noemen.

⁵⁹ In dit opzicht waren de beoordelingen die de directeurs in 1723 aan hun Oostendse commissarissen (Bernaert en Van Cotthem) vroegen, van grote invloed. Rosa, Morini en De Jagere kregen toen maar een middelmatige beoordeling. De eerste twee werden niet aangenomen en de derde diende slechts als 5^e en 6^e supercargó. Ook voor de carrières van de zeelui speelden dergelijke beoordelingen een grote rol (cf. infra).

⁶⁰ Cf. supra. Het feit dat figuren als Vignaulx, Van Pruysen en Ley ouder waren dan de gemiddelde debutanten, zal daarbij zeker ook een rol gespeeld hebben. Van Pruysen was bv. al 41 jaar toen hij zijn eerste Chinareis maakte.

was niet erg gelukkig met deze situatie want hij vroeg en kreeg toen de toelating om in Kanton of Macao achter te blijven.

Een meer voorkomende maar toch ook merkwaardige omweg om het tot koopman te brengen was de functie van chirurgijn. De meeste chirurgijns op de Oost-Indiëvaarders hadden blijkbaar commerciële bijbedoelingen ofwel kregen ze de smaak te pakken en verwierven ze de nodige koopmanservaring bij het beredderen van hun pacotille. Niet minder dan zeven kooplieden van diverse nationaliteiten monsterden eerst aan als chirurgijn of apotheker⁶¹. Opvallend is het aantal Fransen onder hen, want de drie Fransen die door de Compagnie aangeworven werden, blijken allemaal hun loopbaan zo begonnen te zijn. Ook de Ierse supercargo J. Ray had wellicht enige ervaring als chirurgijn. Hij besloot immers zijn Indische carrière als de chirurgijn van de nabab van Murshidabad. Deze kooplieden-chirurgijns waren zeker geen minderwaardige handelaars, want vooral Strebel en Van Hurk ontpopten zich tot uitstekende supercargo's. Laatstgenoemde bracht het zelfs tot directeur van de Deense Oostindische C^o. De aanwezigheid op de schepen van dergelijke polyvalente personen, kwam trouwens ook de medische verzorging van de bemanning ten goede. Het was op zulke lange reizen immers altijd beter twee chirurgijns aan boord te hebben, en de ex-chirurgijns vonden het zeker niet beneden hun waardigheid om in geval van nood hun oud beroep opnieuw op te nemen⁶².

De moeilijke overgangsperiode tussen de vooruitredingen en de Compagnie kwam reeds eerder ter sprake. Een nieuwe cruciaal moment voor de carrières van veel kooplieden was de opheffing van de Oostendse Compagnie. Welke mogelijkheden waren er voor de supercargo's, die de schapjes nog niet op het droge hadden, om hun loopbaan in dezelfde branche verder te zetten? Uit het prosopografisch overzicht blijkt dat er hoofdzakelijk drie alternatieven voor hen open stonden. Gelijktijdig met het verdwijnen van de Oostendse Compagnie traden immers twee nieuwe Oostindische compagnieën op de voorgrond: de Zweedse en de Deense. Ze zouden zich vooral op de veelbelovende Chinahandel toeleppen. Ook de oude VOC begon in die jaren met een directe vaart op Kanton. Deze drie ondernemingen konden uiteraard ervaren supercargo's gebruiken.

Bij de VOC vonden vooral de Noordnederlanders onderdak die actief waren in Oostendse dienst. De Jongh, De Bock, Van Buuren en Van Deventer kregen in 1729 en 1730 een hoge supercargopost op de eerste Chinaschepen van de VOC. Tijdens die eerste jaren maakte die compagnie dus dankbaar gebruik van de Oostendse handelservaring in die branche. We troffen op die

⁶¹ Namelijk de Fransen Strebel, Parraber en Cointrel (de enige apotheker), de Noordnederlanders Van Schaar en Van Hurk, de Engelsman Foster en de Zuidnederlander Soetaert.

⁶² In 1727 voerde P. Strebel bv. een beenamputatie uit op een matroos, en dit ondanks het feit dat hij toen als 5^e supercargo aangeworven was (SAA/GIC. 5701, juni 1727).

vaartuigen ook nog een Zuidnederlandse boekhouder aan, namelijk D. de Mey. In Oostendse dienst was hij *pilotijn*.

In de Deense compagnie kwamen uiteindelijk vier gewezen Oostendse supercargo's terecht: de Zuidnederlanders De Meyere en Lanszweert, de Noordniederlander Van Hurk en de Schot A. Browne. De Meyere en Van Hurk brachten het zelfs tot eerste supercargo, en laatstgenoemde zelfs tot directeur. De Fransman P. Brunet, nog een gewezen „Oostendenaar”, werd door de Denen ook tot tweede supercargo aangesteld. Hij was echter tegelijkertijd kapitein en in zijn Oostendse periode was hij uitsluitend als scheepsofficier actief.

Niet minder dan zeven ex-Oostendse kooplieden troffen we in de Zweedse compagnie aan: de Zuidnederlanders A. Flanderin jr. en D. Vigneaux, de Engelsens Barry, Morford, W. Dormer, T. Combes en de Ier Coppinger. Barry en Morford brachten het er tot eerste supercargo, de anderen meestal tot tweede. De Engelsman Kitchin, een gewezen zeeofficier van de Oostendse compagnie, nam in Zweedse dienst de functie van onderkapitein waar, maar hij combineerde die in 1743 met die van 5^e supercargo. Ook Charles Pike, ex-kapitein en eerste supercargo tijdens de particuliere Chinareizen, kwam bij de Zweedse compagnie terecht. Hij fungeerde echter niet als koopman maar als directeur.

Toen bij het begin van de jaren vijftig de Pruisische C^o van Emden werd opgericht, deed men nog steeds een beroep op gewezen „Oostendenaars”. G. de Bock werd er tot eerste supercargo aangesteld en de Duinkerkenaar P. Dens tot tweede. Laatstgenoemde was tevens kapitein. Naar de Franse en Engelse Oostindische compagnieën zijn er vermoedelijk weinig Oostendse kooplieden overgestapt. Enkel Naish maakte zeker nog carrière in de Chinahandel van de East-India C^o. Hall werd *shipshusband* of schepenverhuurder voor die C^o, en Alexander Hume bracht het zelfs tot directeur ervan, maar als supercargo zijn ze er niet meer actief geweest.

We kunnen dus besluiten dat de debuterende Scandinavische compagnieën evenals de VOC, wat de directe Chinahandel betreft, bij het opstarten van hun activiteiten gebruik hebben gemaakt van handelservaring opgedaan in Oostendse dienst. Dat ze vooral in de handel op Kanton geïnteresseerd waren, blijkt o.a. daaruit dat bijna al de hiervoor vermelde „Oostendenaars” kooplui met China-ervaring waren. Enkel W. Dormer en A. Browne waren uitsluitend in Bengalen actief geweest en ze werden dan ook ingezet in de *country-trade* of op de zeldzame Scandinavische Bengalenvaarders. Toch mag de rol van die ex-„Oostendse” supercargo's in die nieuwe handelsondernemingen niet overdreven worden. De vreemde kooplieden werden er immers geleidelijk aan vervangen door autochtonen, en zelfs onder die buitenlanders vormden de „Oostendenaars” maar een minderheid. Het waren immers grotendeels Engelsens die vermoedelijk bij de East-India C^o gediend hadden⁶³. Het is trouwens —

⁶³ Zie hierover o.a. C. KONINCKX, *The first and second charters of the Swedish East-India C^o (1731-1766)*, Kortrijk, 1980 p. 335-338.

voorzover onze bronnen het toelaten — ook opvallend dat er uiteindelijk maar een beperkt aantal „Oostendse” kooplieden naar andere, gelijkaardige ondernemingen overgestapt zijn. Van de 80 die onder de Oostendse C^o gediend hebben, vonden we er maar 13 als supercargo terug bij een andere Oostindische C^o. Uiteraard had zeker niet iedereen zin om zo'n overstap te maken. De fortuinlijksten waren financieel gezien reeds binnen en konden gaan rentenieren of begonnen een eigen zaak. Anderen vonden zich wellicht al te oud voor die riskante en lange reizen. Verschillende van de kooplieden in Banquibazar bleven tenslotte nog tot in de jaren veertig in Bengalen, zodat zij niet onmiddellijk een overstap konden maken. Daarnaast werd ook niet iedereen die bij die nieuwe compagnieën solliciteerde voetstoots aangenomen. Niet alleen de ervaring maar vooral de contactpersonen die men er had, zullen hierbij doorgewogen hebben ⁶⁴.

Een laatste factor die bepalend was voor de carrièremogelijkheden van de kooplui was de mortaliteit tijdens de lange reizen of in de factorijen. Van de 149 personen die als koopman actief waren op de particuliere Oostendse schepen of voor de Oostendse Compagnie, zijn er 16 (of 11%) in Oostendse dienst overleden. Vier stierven er later nog toen ze als supercargo voor een andere compagnie vaarden. Tijdens de particuliere reizen zouden er slechts drie supercargo's omgekomen zijn, maar dat is wellicht een onderschatting aangezien we zeker niet alle sterfgevallen uit die periode kennen ⁶⁵. Op de China-schepen van de Compagnie kwam er in ieder geval maar één koopman om: F. Pouillon, die in Kanton verdronk tijdens een handgemeen met dieven. Daarmee was die handelsrichting duidelijk de veiligste ⁶⁶, want de kooplieden die in de Bengaalse of andere Indische factorijen terecht kwamen, liepen een veel groter risico. Van de 32 handelaars die door de directeurs naar Banquibazar of naar Cabelon gestuurd werden, hebben er niet minder dan 12 (of 37,5%) hun verblijf niet overleefd. Het ongezonde klimaat dat ze langdurig moesten ondergaan, werd hen fataal. Tien onder hen stierven aan allerlei ziektes ⁶⁷. De twee anderen sneuvelden in gevechten met inlanders ⁶⁸. Globaal genomen was ziekte dus de doodsoorzaak van 12 Oostendse kooplui, terwijl er vier

⁶⁴ We denken hierbij aan C. Pike en P. van Hurk, twee gewezen „Oostendenaars” die het in de nieuwe Compagnieën tot directeur brachten. De Zweedse contacten van Flanderin en Barry dateerden waarschijnlijk uit het jaar 1732, toen ze in Kanton kennis konden maken met de kooplui van de eerste Zweedse Chinavaarder.

⁶⁵ Die overledenen waren Stevens, P. Carpentier en Kennedy. Eerstgenoemden stierven op een Indiëvaarder tengevolge van ziekte. Laatstgenoemde kwam om op een Chinavaarder in een gevecht met zeerovers.

⁶⁶ Voor de rest van de scheepsbemanning was de Chinahandel weliswaar minder veilig. Per Chinareis (die ca. 18 maanden duurde) overleed tijdens de compagnieperiode immers gemiddeld 8% van de bemanning (K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie...*, p. 28).

⁶⁷ Namelijk Barneval, Bos, F. Browne, Cointrel, De Buck, De Reuze, Jager, Mulqueran, J. Power en Strebel.

⁶⁸ Namelijk Schonamille en Mérat.

een gewelddadige dood stierven. Merkwaardig genoeg werd er niemand het slachtoffer van een scheepsramp. Dat was duidelijk anders in de periode na de Oostendse Compagnie. De vier ex-„Oostendenaars” die nog als supercargo stierven, kwamen allemaal om toen hun schip met man en muis verging ⁶⁹.

De carrière van de scheepsofficieren

Om het tot kapitein te brengen van een Oostendse Oost-Indiëvaarder vonden we geen zeelieden die, voor zover we het konden nagaan, een volledige loopbaan van matroos tot kapitein doorlopen hebben. G. de Brouwer startte wel als matroos bij de particuliere uitredingen, maar de promotie die hij kort nadien maakte tot stuurman wekt het vermoeden op dat hij bij zijn eerste reis niet op basis van zijn capaciteiten was aangeworven.

Bij de particuliere expedities begonnen heel wat officieren dadelijk als kapitein. Doch zoals reeds aangegeven betrof het hier voornamelijk Engelse en Ierse officieren die deels dankzij hun ervaringen in de Oost-Indiëvaart zo'n functie wisten te versieren. Het schrijnend gebrek aan bekwame Zuidnederlandse officieren in de beginfase van de Oostendse Oost-Indiëvaart verplichtte de reders regelmatig onervaren stuurlui en kapiteins te engageren. De voorkeur van Maelcamp & C^o om Zuidnederlanders in dienst te nemen hield een vrij groot risico in.

Door dit gebrek aan ervaring werd de Chinavaarder „*Flandria*” in 1721 door de Engelsen aangeslagen. Andere van Maelcamps' uitredingen zoals de Mozambique-reis van de „*Prins Eugenius*” bleken weinig winstgevend. Enkel de expedities onder de leiding van kapitein Gheselle vormden een positieve uitzondering. Een bijkomend argument om Zuidnederlanders te verkiezen zullen vermoedelijk de hoge financiële eisen van de Engelse officieren zijn geweest.

De oprichting van de Oostendse Compagnie opende meer perspectieven voor de Zuidnederlandse officieren. Enerzijds hadden heel wat van deze zeelieden ervaring genoten aan boord van de particuliere schepen en anderzijds wenste de Compagnie-directie de dure buitenlandse inbreng te beperken. Maar door het relatief groot aantal vooruitredingen kon de Compagnie bij aanvang een strenge selectie doorvoeren omdat er, zelfs onder de Zuidnederlanders, meer kandidaten waren dan in te vullen officiersfuncties. Bovendien stuurde de Compagnie jaarlijks minder schepen naar Oost-Indië dan de particuliere reders en werden de handelsrichtingen beperkt tot China en Bengalen.

Eenmaal als officier in dienst van de Compagnie kon men op kwalitatieve basis wel een mooie loopbaan uitbouwen. Zo promoveerde Jacobus Bittou van kwartiermeester (1719) tot vierde stuurman (1727), doch wangedrag als

⁶⁹ Van Buuren en Van Deventer kwamen om toen hun VOC-schip zonk. De Meyere en W. Dormer verdronken aan boord van respectievelijk een Deense en een Zweedse Oost-Indiëvaarder.

stuurman betekende het einde van zijn loopbaan. Hierbij kunnen we opmerken dat wanneer een officier zijn functie niet naar behoren had uitgeoefend de Compagnie hem onherroepelijk afdankte.

Het einde van de Oostendse Compagnie betekende niet het einde van de aanwezigheid van Zuidnederlandse officieren in de Oost-Indiëvaart. Het begin van een goed gestructureerde China- en Bengalenvaart vanuit Göteborg, Kopenhagen en Emden liet een aantal „Oostendse” officieren toe een vrij lucratieve carrière uit te bouwen. Dit gebrek in Scandinavië en Emden aan ervaren officieren was min of meer een herhaling van de situatie in de Zuidelijke Nederlanden tijdens de particuliere vaart.

Van de 117 officieren die in deze studie zijn opgenomen overleden er 18 of liefst 15,3% in Zuidnederlands dienstverband. Hierbij stelden we het overlijden van 9 kapiteins vast. Twee onder hen — X. Sarsfield en M. Gerrebrants — sneuvelden tijdens een vuurgevecht. Ziekte was de doodsoorzaak bij de zeven andere onfortuinlijke kapiteins. Zo overleden twee kapiteins van Chinaschepen aan de „rode loop”. In buitenlandse dienst noteerden we vijf overlijdens bij de „Oostendenaars” of bijna één derde ! Drie van hen verloren het leven bij het vergaan van hun schip ; namelijk P. Brunet met het Deense schip „*Princesse Lovisa*” (1743) nabij de Malediven, F. Carpentier bij het vergaan aan de Shetlands van de Zweedse Chinavaarder „*Drottning af Sverige*” (1745) en M. Clinckaert bij het strandden van de „*Prinz Heinrich von Preussen*” (1756) in de Ganges-delta.

BIJLAGE I

PROSOPOGRAFIE VAN DE OFFICIEREN EN SUPERCARGO'S IN DE OOSTENDSE OOST-INDIË- EN GUINEAVAART

ACTON John

° London ca. 1688

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

– kapitein van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka (1720)

Het schip lag vertrekkensklaar op de Oostendse rede, toen het op 19 oktober 1720 in een storm verging.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

SAA, IB 1669, 21, 24 en 28/10/1720

AYET (Aget) Dierick

° Duinkerke ca. 1700 — † Ronaldshay 18/11/1740

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Leeuw*”, China, GIC (1726/27)

– 2de stuurman van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

* *Zweden*

– 2de stuurman van de „*Drottning Ulrica Eleonora*”, Bengalen (1733/35)

– onderkapitein van de „*Suecia*”, Bengalen (1739/40)

Hij kwam om bij de schipbreuk van de „*Suecia*” nabij de Orkaden op 18 november 1740. Wegens zijn brutaliteit was hij niet erg geliefd onder de bemanning.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5557

C. KONINCKX, *The First*, 79, 158, 365 (n. 236)

UBG, FHH Hs. 2008

ALTERS Carel

° Oostende

* *Oostende*

– opperstuurman van de „*Marquis de Prié*”, Guinea (1718/19)

* *Nieuwpoort*

– 1ste stuurman van de „*Sint Antonius a Padua*”, IJsland (1728)

Bronnen

ARDH, NBKG nr. 263, 19/01/1719

J. FILLIAERT, *De Compagnie van Vischvaert*, 63

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 172

ANDREWS Morris

° Stroud (E) ca. 1684

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

ARNOLDT Urbano

° ?

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*St-Thérèse*”, Triëste-Cadiz, GIC (april 1728)

– 1ste supercargo van het „*Seepeerd*”, Cadiz-Bengalen, GIC (1729/30)

Hij had gewerkt voor Venetiaanse en Weense handelshuizen en vestigde zich in de jaren '30 als koopman in Antwerpen.

Tussen 1741 en 1745 investeerde hij regelmatig in de Zweedse Oost-Indiëvaart en thee-handel. Via de weduwe Proli werd hij van 1750 tot 1758 aangesteld tot directeur van de Compagnie van Triëste en Fiume.

Bronnen

H. HOUTMAN-DE SMEDT, *Charles Proli, Antwerps zakenman en bankier*, 1-80

C. KONINCKX, *The First*, 288-289

SAA, GIC nr. 5556

MPM, Arch. nr. 280, 3/9/1742

A(N)SSELOOT Daniël

° Oostende ca. 1704 — † Bengalen 17/08/1733

* *Oostende*

– oploper van de „*St.-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

– kwartiermeester van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

– kwartiermeester van de „*Carolus VI*”, Cadiz, GIC (oktober 1729)

– „pilotin” van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

– „pilotin” van de „*Concordia*”, Bengalen, GIC (1732/34)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5550

ATKYNS Thomas

° London ca. ?

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Keyzerinne*”, China (1720/21)

Bronnen

MPM, Arch. nrs. 526 & 633

AVERTIJN Judocus

° Gent ca. 1692

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

BAERT Jaspart

° Oostende ca. 1688

* *Oostende*

– „lieutenant” van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

BAGATIN Jean-Marie

° ?

* *Oostende*

– stuurman van de „*St.-Thérèse*”, Triëste-Cadiz, GIC (april 1728)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556

BANNIER Julien

° St.-Malo ca. 1692

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

Tijdens de terugreis werd dit schip op 29 mei 1724 in het Kanaal, ter hoogte van het eiland Ouessant, door twee Algerijnse roofschepen gepraaid. De bemanning werd pas vrijgekocht in 1726/27.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel*, 55

BARNEVAL Thomas

° Antwerpen ca. ? — † Borrompou 26/08/1729

* *Oostende*

– 4de supercargo van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724)

* *Banquibazar*

– 2de raadslid te Borrompou (1724/1729)

Bronnen

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 24

SAA, GIC nrs. 5573 & 5656

BARON Christoffel

° Middlesex (E) ca. 1700

* *Oostende*

– 2de kwartiermeester van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)

– 4de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)

– 1ste stuurman van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)

– 2de stuurman van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

* *Zweden*

– 1ste stuurman van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, China, (1732/33)

* *Engeland*

– kapitein van de „*Winchelsea*”, Bengalen, EIC (1743/45)

De Zweedse en Engelse gegevens zijn onzeker. De voornaam ontbreekt telkens.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570 & 575

UBG, FHH Hs. 2008

C. KONINCKX, *The First*, 70

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 65-66

BARRY Gerard

° Engeland

* *Oostende*

– schrijver bij de 4de GIC-uitreiding naar China (1727/28)

– 2de assistent-supercargo bij de 6de GIC-uitreiding naar China (1732/34). Hij bleef in Kanton achter tot begin 1734.

* *Zweden*

– 3de supercargo van de „*Tre Cronor*”, China (1736/37)

– 2de supercargo van de „*Götheborg*”, China (1739/40)

– 1ste supercargo van de „*Calmar*”, China (1741/43)

– 1ste supercargo van de „*Adolph Friedrich*”, China (1746/48)

Met zijn broer Edmund kocht hij thee in de GIC-venditie van 1729. (We danken dhr. C. KONINCKX die ons de Zweedse informatie verschaftte).

Bronnen

C. KONINCKX, *The First*, 345

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 51

UUB, L 183

LAG, ÖST A 152/153, 3

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 183

BART Charles Eugène

° Duinkerke ca. 1699

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

BATT(H)EN John

° London ca. 1697

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*St. Joseph*”, China (1721/22)

– 3de stuurman van de „*St. Joseph*”, China (1723/24)

– 1ste stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

– 2de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

ARB, Admir. 570

UBG, FHH Hs. 2008

BECQUE Thomas

° Oostende ca. 1666 — † Kanton 27/08/1719

* *Oostende*

– „Vlaamse” kapitein van de „*St. Joseph*”, China (1719/20)

Hij overleed tijdens deze reis in Kanton.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 24

BEERT Joannes-Baptiste

° Kortrijk ca. 1681

* *Oostende*

– 5de supercargo van de „*Flandria*”, China (1721)

Bronnen

ARB, Admir. 571

BENHAER Jean-Baptiste

° Saint-Malo ca. 1678

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Marquis de Campo*”, Malabar (1719)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

BERNAERT Cornelis (fils)

° Duinkerke ca. 1700

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

BERNARD François

° Saint-Malo ca. 1687

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

BERNARD Guillaume

° Saint-Malo ca. 1698 — † Chandernagore 09/09/1724

(zoon van Guillaume sr.)

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

De „*Sint-Carolus*” verging tijdens haar heenreis op 4 augustus 1724 in de Gangesmonding. Als gevolg van deze schipbreuk overleed de gewonde Bernard enkele weken later in de Franse factorij Chandernagore (Bengalen).

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 171 & 174

BESTENBUSTEL Paulus

° Oostende ca. 1692

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Prins Eugenius*”, China (1718/19)

Een Paulo Bestenbustel (senior) uit Oostende was in 1690 kapitein van de kaapvaarder „*Stella Matutina*” en hij zeilde in 1700 als kapitein met het konvooschip „*De Conin-
ginne*”.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 567 & 575

W. DEBROCK, *François Carpentier, Oostends kaper*, 156

M. BAES, *Vlaamse kooplui te Cadiz*, thesis, bijlage IV

BETTEN Jacob

° Duinkerke ca. 1693

* *Oostende*

- 1ste stuurman van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

Een Jacob Bette (senior) uit Duinkerke was in 1700-1702 schipper van de „*Conde de Toulouse*”, een Spanjevaarder.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

M. BAES, *Vlaamse kooplui te Cadiz*, thesis, bijlage IV

BEUCKELAER Joannes

- ° Duinkerke (in 1724 Antwerpen) ca. 1680 — † Wampou 08/10/1724

* *Oostende*

- 1ste stuurman van de „*St. Joseph*”, China (1721/22)
- 1ste stuurman van de „*Arent*”, GIC, China (1724/25)

Hij stierf in Wampou, de haven van Kanton, van een „benauwdheid”, en werd op het Jezuïeten-kerkhof begraven.

De „*Lyste van stuerlieden*” van 1723 beschrijft hem als „van seer goede commande en bequaem voor onder Capitain wanneer hij een capitein heeft van goede autoriteyt”.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nrs. 5688 (8/10/1724) & 5922

ARB, Admir. nr. 571

BEYERS Antonio Cornelio

- ° Antwerpen ca. 1699

* *Oostende*

- 4de supercarga van de „*Concordia*”, Malabar & Surate (1719/21)

Bronnen

ARB, Admir. 563

BIERMAN Dierick

Vermoedelijk Noordnederlander, hij verbleef eind 1726 te Amsterdam

* *Oostende*

- 1ste schrijver bij de 2de GIC-uitreding naar China (1725/26)
- 4de supercarga van de 4de GIC-uitreding naar China (1727/28)

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5549 & 5800

SAA, IB 1675, 14/10 en 28/11/1726

BIF Joseph

- ° Nieuwpoort ca. 1686 — † Bengalen 02/02/1730

* *Oostende*

- bootsman van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)
- luitenant van het „*Seepeerd*”, Cadiz-Bengalen, GIC (1729/30)

Hij werd gedood op 2 februari 1730 door een kanonskogel toen het schip door Engelsen en Hollanders werd gekaapt in de Gangesdelta.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556 (f° 85)
UBG, FHH Hs. 2008

BILLEMONT Pierre

- ° Gent ca. 1699

* *Oostende*

- 1ste schrijver van de „*Flandria*”, China (1721)
- kwartiermeester van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)
- „pilotin” van de „*Aertshertoginne*”, Bengalen, GIC (1727/28)
- 4de stuurman van de „*Hertogh van Lorreyen*”, China, GIC (1732/33)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 1857
UBG, FHH Hs. 2008

BITTOU Jacobus Frans

- ° Oostende ca. 1696

* *Oostende*

- 2de kwartiermeester van de „*St. Joseph*”, China (1719/20)
- onbekende functie op het „*Huys van Oostenrijck*”, China (1721/22)
- pilotijn van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)
- 4de stuurman van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Hij werd tijdens zijn laatste China-reis 2 dagen in de boeien gezet.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 575
UBG, FHH Hs. 2008
UBG, FHH Hs. 1848, 23/02/1728

BLACK Brice

- ° Engeland ca. 1680

* *Oostende*

- 3de stuurman van de „*Stadt Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

BLANCO Juan Christobal

- ° Malaga ca. 1700

* *Oostende*

– kapitein (in naam) van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

Hij fungeerde vermoedelijk maar als eerste stuurman (zie COMBES).

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556

BOCKHOORN Jacob

° Vlissingen ca. 1671

* *Oostende*

– 1ste stuurman & 2de supercargó van de „*Marquis de Prié (II)*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

J. PARMENTIER, *The Ostend Guinea-Trade*, 182

BOELEN Lieven

° Sleidinge 1698

* *Oostende*

– „pillotin” van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

BOGAERT Pieter Jan

° Brugge ca. 1695

* *Oostende*

– 5de supercargó van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

– 3de supercargó van de „*Keyzerinne*”, China (1722/23)

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

BOHEME Johannes

° Pruisen ca. 1689

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

– 1ste stuurman van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

BOLEN Jan

° Hoorn (N) ca. 1688

* *Oostende*

– 1ste stuurman van het „*Huys van Oostenryck*”, China (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

Bos Jean

° ? — † Seydabat 12/08/1727

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Carolus Sextus*”, Coromandel & Bengalen (1723/24)

– 1ste supercargo van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

* *Banquibazar*

– handelaar & 2de raadslid (1725/27)

Vanaf maart 1726 leed hij aan „zinneloosheid”. Hij werd enkele maanden opgesloten tot hij opnieuw beter was. Bos overleed reeds in 1727 in de nevenfactorij Seydabat.

Bronnen

F. PRIMS, *De stichting van de factorij Banquibazar*, 53, 84-85

SAA, GIC nrs. 5573 & 5656

BOSHUYSEN Daniel

° Schiedam ca. 1692 — † 21/08/1722

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Hij overleed tijdens deze reis.

Bronnen

UBG, Ms. 929

ARB, Admir. nr. 571

BOUBEREEL Pieter Dominicus

° Oostende ca. 1684

* *Oostende*

– „Vlaamse” kapitein van de „*Cleyne Prins Eugenius*” ook de „*Meremin*” genoemd, China (1720/21)

– 3de supercargo bij de 1ste GIC-uitreiding naar China (1724/25)

– kassier of lagere supercargo bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

Hij werd in 1718 pro forma aangeworven als 2de kapitein van de „*Prins Eugenius*”. Dit was een Engelse militaire expeditie bestaande uit twee schepen — de „*Prins Eugenius*” en de „*Stahremberg*” — opgezet door kapitein George Shelvocke, die aanvankelijk onder Keizerlijke vlag Spaanse schepen wou praaïen.

Onder het voorwendsel dat het een Oost-Indiëreis was bekwam Shelvocke twee Keizerlijke paspoorten, en om zijn expeditie geloofwaardiger te maken wierf hij in Oostende enkele Vlaamse officieren aan. Eenmaal in het Kanaal vreesde men moeilijkheden

tussen de Vlaamse en Britse zeevarenden, zodat de Vlaamse bemanningsleden werden afgemonsterd en met de keizerlijke paspoorten terug naar Oostende gestuurd. Uiteindelijk vertrok Shelvocke in 1719 naar Spaans-Amerika met Britse commissiebriefven. De commissioner van de Oostendse Compagnie Van Cotthem beoordeelde Boubereel in 1723 als „... geen groot zeeman, noch stuurman, doch integendeel geen muitmaker onder zijn volk. Oordeele hem beter voor tweede dan voor eerste (kapitein). Is gouw ter penne. Oordeele hem wel voor tweede of derde supercargo. Hij heeft zijn negotie van paccotillen met *den kleinen Prins Eugenius* niet kwalijk gedaan”. Zijn collega G. de Bock vond hem in 1724 een harde werker maar met „wijnigh kennes omtrent de negotie”. In 1728-29 was hij opkoper van Chinese waren te Oostende.

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5539, 5542 & 5689bis (23/10/1724)

ARB, Admir. nr. 575

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 184

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

W. G. PERRIN, *A Voyage Round the World by way of the Great South Seas Performed in the Years 1719-1722*, Cassel-London, 1928, p. IX-XI.

BOURN

Engelsman

* *Oostende*

– supercargo van de „*Prins Eugenius*”, China (1720/21)

Bronnen

IOL, HM 74, f° 473

BRACQ Domenico

° Genua ca. 1682

* *Oostende*

– onderkapitein van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)

– kapitein van de „*St.-Thérèse*”, Triëste-Cadiz, GIC (april 1728)

– kapitein van het „*Seepeerd*”, Cadiz-Bengalen, GIC (1729/30)

– onderkapitein van de „*Concordia*”, Bengalen, GIC (1732/34)

Het „*Seepeerd*” werd op 2 februari 1730 door een Engels-Hollandse vloot gepraaid in de Ganges-delta. Bracq werd tot eind 1730 opgesloten in Calcutta.

In 1718 was hij schipper van de „*Fortune van Oostende*”, een vaartuig van L. Bernaert dat toen van Oostende naar Göteborg vaarde.

Als onderkapitein van de „*Arent*” doodde hij in 1727 de bootsmansmaat. Hij werd echter niet vervolgd omdat hij een „bequaem officier was”.

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5556 & 5601 (zaak Bracq)

UBG, FHH Hs. 2008

F. THIELEMANS, *Louis Bernaert*, thesis, 44

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 33

BROWNE Alexander

° Angus (Schotland) ca. 1691

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

BROWNE Andrew

° Schotland

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Banquibazar*

– boekhouder (1726/30)

– raadslid, boekhouder & secretaris (1730/44)

* *Tranquebar*

– supercargo van het Deense country-trade schip „*Dansborg*”, Tranquebar-Manilla (1745)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5636

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 91

H. FURBER, *Rival Empires of Trade in the Orient*, 288

BROWNE Frans

° Schotland ca. ? — † Banquibazar 10/11/1727

* *Oostende*

– 2de schrijver van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724)

* *Banquibazar*

– kapitein & supercargo van de Oostendse country-trade brigantijn „*Goed Succes*”, Banquibazar-Coromandel (1726)

– supercargo van de Oostendse country-trade sloep „*Elizabeth*”, Banquibazar-Coromandel (1727)

Hij was de broer van Andrew Browne.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 23-24

SAA, GIC nrs. 5636 & 5656

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 11

BRULLARD Jean Augustin

° Oudenaarde ca. ?

* *Oostende*

– 1ste schijver van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724)

* *Banquibazar*

– oorlogscmissaris (1726/30)

Brullard was op de Bengaalse factorij belast met het toezicht over en de uitbetaling van de lonen aan de militairen. Hij verliet in december 1730 Banquibazar in het gezelschap van Alexander Hume.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5598 & 5818

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 11

BRUNET Pieter

° Bayonne (F) ca. 1694 — † Malediven 08/12/1743

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*St. Joseph*”, China (1723/24)

– 2de stuurman van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)

– 2de stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

– 1ste stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Cadiz, GIC (okt. 1729)

– onderkapitein, later kapitein van de „*Phoenix*”, Cadiz-Bengalen, Mergui, Tranquebar, Malabar & Goa, GIC (1730/32)

* *Denemarken*

– 2de stuurman van de „*Slesvig*”, China, DAC (1733/34)

* *Zweden*

– 1ste stuurman van de „*Suecia*”, China (1737/38)

– onderkapitein van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, Bengalen (1740/42)

* *Denemarken*

– kapitein en 2de supercargoe van de „*Princesse Lovisa*”, Malabar (1743)

Tijdens zijn laatste reis kwam hij om toen zijn schip op 8 december 1743 schipbreuk leed bij de Malediven.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

ARB, Admir. nr. 563

J. PARMENTIER, *Sofolk og supercargoe*, 162-164

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 47

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 33-35

BRUSLIJN Martinus

° Duinkerke

* *Oostende*

– stuurman van de galjoet „*Sint-Antonius de Padua*”, Canarische eilanden, GIC (vertrokken 30/01/1727)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

BRUYST Jan

° Vlissingen

* *Oostende*

– supercargo en 1ste stuurman van de „*Marquis de Campo*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)

* *Noord-Nederland*

– stuurman van de „*Emmenes*”, Guinea, WIC (1719)

In mei 1719 werd de „*Marquis de Campo*” gepraaid door zeerovers nabij Kaap Appolonia (Ivoorkust), en ging Bruyst in dienst van de WIC.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 184-187

ARDH, NBKG nr. 86, 25/06/1719

BULTEEL Jacobus

° Oostende ca. 1683

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Prins Eugenius*”, China (1718/19)

– „Vlaamse” kapitein van de „*Stad Weenen*”, Coromandel & Bengalen (1720/21)

– schipper van de galjoot „*De Postillion*”, Brazilië, GIC (vertrokken op 20 november 1724)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

UBG, FHH Hs. 2008

BURKE Edmund

° Engeland ca. 1687

* *Oostende*

– onderkapitein van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

BUTLER John

° Gravesand (E) ca. 1694

* *Oostende*

– 3de stuurman van het „*Huys van Oostenryck*”, China (1719/20)

Nadien werkte hij als kapitein voor de South Sea Company. Hij zeilde met de „*Mermaid*” en vervolgens met de „*Hiscox*” verscheidene malen naar Angola en Buenos Aires. In 1737 verliet hij de actieve dienst en vestigde zich als hereboer in Howhatch (Essex). Hij was gehuwd met een zuster van de supercargo Thomas Hall.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 88

CADIOU Julien

° Cadiz ca. 1694 (woonachtig te Saint-Malo en als Fransman beschouwd)

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Stadt Gendt*”, Moka, Surate & Goa (1721/22)

– 1ste of 2de supercargo van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

Op 29 mei 1724 werd de „*Keyserinne Elisabeth*” tijdens de terugreis, nabij het eiland Ouessant, door Algerijnse zeerovers gekaapt. De bemanning werd pas vrijgekocht in 1726/27.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

CALLIGARY Augustin

° Hannover

* *Oostende*

– schrijver van de „*St.-Thérèse*”, Triëste-Cadiz, GIC (april 1728)

– schrijver van het „*Seepeerd*”, Bengalen, GIC (1729/30)

* *Banquibazar*

– assistent-schrijver (1730/44)

Kort na zijn aankomst werd hij gepensioneerd op de voet van schrijver, d.w.z. dat hij een veel lagere vergoeding ontving; hij was immers onbetrouwbaar en werkonbekwaam geworden door drankmisbruik. Calligary blijft echter op de factorij wonen en overleeft de strijd van De Schonamille met de nabab en de vlucht naar Birma (1744/45). In 1746 vertoefde hij in Pondichéry.

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5556 & 5573

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 90

CARPENTIER Franciscus

° Duinkerke ca. 1705 — † Shetland 23/01/1745

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

– 4de stuurman van de „*Concordia*”, Bengalen, GIC (1732/34)

* *Zweden*

– 3de stuurman van de „*Götheborg*”, China (1739/40)

– 3de stuurman van de „*Drottning af Sverige*”, China (1742/44)

– onderkapitein van de „*Drottning af Sverige*”, China (1745)

De „*Drottning af Sverige*” verging nabij de Shetland-eilanden tijdens haar heenreis met man en muis, samen met de Chinavaarder „*Stockholm*”, op 23 januari 1745.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

C. KONINCKX, *The First*, 125, 314-315 (n. 44)

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 47

CARPENTIER Nicolaes

° Duinkerke ca. 1694 — † Aken 16/08/1747

(zoon van Alexander)

* *Oostende*

– kapitein van de „*Flandria*”, Borneo, Surate & Moka (1720)

– kapitein van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)

– kapitein van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

De „*Flandria*”, aangekocht en uitgereed in Noord-Nederland, werd op 9 juni 1720 bij het verlaten van Texel aangeslagen door de Amsterdamse Admiraliteit. Na deze tegenslag bleef Carpentier enkele jaren werkloos. In 1723 beschreef Van Cotthem hem als „een goed zeeman en stuurman van gelijke, gauw ter penne, om een subercargo van te kweeken, doch jong en wat genereus, diensvolgens mocht nog wel een reisje voor onderkapitein doen”. Sommige directeurs maakten toen nog bezwaren n.a.v. zijn avontuur met de „*Flandria*”.

Tussen nov. 1730 en feb. 1731 reisde hij voor rekening van de GIC, onder het pseudoniem „Jean de la Rue”, naar Linz en Warschau om aan te dringen op schadevergoeding voor de gekaapte schepen (die Poolse paspoorten hadden).

Hij kocht thee en porselein in de GIC-vendities tijdens de jaren 1729-35 en ontpopte zich tot een belangrijk koopman-reder te Oostende. Carpentier deed aan thee-, graan- en slavenhandel. Samen met Guilielmo de Brouwer investeerde hij in de periode 1743-45 via bodemarijen in Deense Oost-Indiëvaarders.

Omwille van die bloeiende handel sloeg hij in 1735 het aanbod af om commandant van het Donau-eskader te worden, en in 1739 het aanbod om marine-intendant van alle Toscaanse havens en handelsdirecteur van het groot-hertogdom Toscane te worden. Op het politieke vlak bracht hij het tot burgemeester van Oostende (1740/45). Tijdens de Oostenrijkse successie-oorlog was Carpentier „*Pourvoieur général*» van de Engelse troepen. In die functie overleed hij te Aken op 16 augustus 1747. Een maand eerder was hij geadeld.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, IB nr. 1669, 10/12/1720

J. PARMENTIER, *De handelaars en supercargo's*, 195

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 184

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34, 40-41

F. PRIMS, *Antwerpiensia*, 1933 (7^e reeks), 279-286

RAG, AFF nr. 128

J. PARMENTIER, *Guilielmo de Brouwer (1693-1767)*, 79-80

CARPENTIER Pieter

° Oostende ca. 1673 — † Moka 25/05/1721

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Stadt Gendr*”, Moka & Surate (1721/22)

Hij overleed te Moka op 25 mei 1721

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 663

CARPENTIER Pieter

° Oostende ca. 1709

* *Oostende*

- 3de schrijver van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)
- schrijver van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

* *Banquibazar*

- assistent-boekhouder (1727/30)
- assistent-boekhouder en secretaris (1730/34)

Hij verliet Banquibazar met de „*Concordia*”, de laatste Oostendse Bengalenvaarder.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5573

CASTELAIN Ignatius

° Menen ca. 1706

* *Oostende*

- „pilotin” van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)
- kwartiermeester van de „*Aertshertoginne*”, Cadiz, GIC (oktober 1729)
- kwartiermeester van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

CASTELEIJN François

° ?

* *Oostende*

- supercargó van het adviesgaljoot „*Sint-Antonius de Padua*”, Can. eil. & Brazilië, GIC (vertrokken op 30 jan. 1727)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5601 „*papiers du Brasil*”

CAYPHAS Michiel

° Oostende 1684

* *Oostende*

- onderkapitein en op de terugreis kapitein van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)
- kapitein van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)
- kapitein van de „*Aertshertoginne*”, Bengalen, GIC (1727/28)
- kapitein van de „*Aertshertoginne*”, Cadiz, GIC (okt. 1729)
- kapitein en 2de supercargó van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als : „een goed zeeman en stuurman van gelijke, van goede commande, diensvolgens dienstig voor de C^o”.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

SAA, GIC nr. 5557

UBG, FHH Hs. 2008

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 33

CLAEYSSSENS Joannes

° Oostende ca. ?

* *Oostende*

– „Vlaamse” kapitein van de „*Stahremberg*”, Malabar, Surate & Moka (1719/21)

De „*Stahremberg*” vertrok onder de naam „*Druyfiack*” naar Cadiz met de bedoeling er een zilverlading aan te schaffen en naar Kanton te zeilen. Doch eens Cadiz verlaten vaarde dit schip als de „*Stahremberg*” naar de Malabarkust, Surate en Moka.

Bronnen

J. PARMENTIER, *The Ostend trade to Moka and India*, 136-137

W. G. PERRIN, *A Voyage Round the World*, IX-XI

K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel*, 55

CLARKE Joseph

Engelsman

* *Oostende*

– assistent-supercargo van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5557

CLEERE (CLERRE) James (Jacobus)

° Engeland ca. 1702

* *Oostende*

– 2de stuurman van de galjoot „*Den Postillion*”, Brazilië, GIC (vertrokken op 20 nov. 1724)

– 4de stuurman van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

UBG, FHH Hs. 1838-39 : zijn in het Engels opgesteld journaal (op de „*Tijger*”)

CLINCKAERT Mattheus

° Oostende ca. 1698 — † Bengalen 18/03/1756

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Concordia*”, Malabar & Surate (1719/21)

- 1ste stuurman van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)
- schipper van het adviesgaljoot „*St. Anna*”, Brazilië, GIC (vertrokken op 7 juni 1727)

* *Nieuwpoort*

- kapitein van de „*St. Carolus Borromeus*”, Nantes (1729)
- kapitein van de „*Sint-François*”, IJsland (1729)
- kapitein van de „*Sint-Elias*”, IJsland (1732)

* *Emden*

- kapitein van de „*Prinz Heinrich von Preussen*”, Coromandel & Bengalen (1754/56)

De „Lyste van stuerlieden” van 1723 vond hem „seer goet voor tweede stuurman, heeft goet comportedement en seer goede commande”. In 1736 was hij schipper van een kustvaarder die thee van Göteborg naar Oostende bracht. Tijdens de Oostenrijkse successieoorlog was hij actief als kaperkapitein (1745).

De „*Prinz Heinrich von Preussen*” verging op haar terugreis in de Ganges-delta, waarbij Clinckaert overleed.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5601 & 5922

ARB, Admir. nr. 563

C. KONINCKX, *The First*, 281 (n. 361)

V. RING, *Asiatische Handlungscompagnien*, 178-179

J. FILIAERT, *De Compagnie van Vischvaert*, 80, 88 & 119

CLoux Pieter

° Nieuwpoort ca. 1687

* *Oostende*

- 3de stuurman van de „*Graaf de Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)
- 2de stuurman van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)
- luitenant van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)

De „Lyste van stuerlieden” van 1723 vond hem „goet voor derde stuurman”. Na zijn reis als luitenant van de „*Arent*” was men niet erg tevreden over hem. Hij had ernstige moeilijkheden gehad met zijn kapitein en werd van laksheid beschuldigd.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nrs. 5601 (zaak Bracq), 5696bis (5 & 6/2/1727) & 5922

CLUMPER(T) Hendrik

° Amsterdam ca. 1701

* *Oostende*

- schrijver van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)
- 2de supercargo bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570

SAA, GIC nr. 5800

COCK (COOK) Leonard

° London ca. ?

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „Wirtemberg”, China (1719/20)

Bronnen

G. HINCHLIFFE, *An Ostend East Indiaman, 1718-20*, 293

CODDAERT Antoine

° Amsterdam ca. 1684

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „Stadt Oostende”, Coromandel & Mergui (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

COINTREL Joseph

° Aire (F) 1693 — † Cabelon 15/12/1730

* *Oostende*

– apotheker van de „Stadt Gendt”, Moka & Surate (1721/22)

* *Cabelon*

– schrijver (1726 — 15/10/1729)

– commandant (15/10/1729 — 15/12/1730)

Hij verliet de „Stadt Gendt” te Surate op 18/11/1721 met toestemming van de kapitein en de scheepsstaf, omdat hij als leraar Frans kon werken bij een dame met drie kinderen. Cointrel verbleef tot 1724 te Surate op de Franse factorij. In 1725 verhuisde hij naar Pondichéry en solliciteerde bij de Zuidnederlanders in Bengalen. Pas in 1726 werd hij als schrijver aangenomen op de nevenfactorij te Cabelon aan de Coromandelkust.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 664

SAA, GIC nrs. 5799 & 5873

COMBES John

° Chichester ca. 1708

* *Oostende*

– schrijver van de „Neptunus”, Bengalen, GIC (1729/30)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556

COMBES John
° Nottingham ca. 1685

* *Oostende*

- 1ste stuurman van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)
- onderkapitein van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)
- onderkapitein van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

Op zijn Bengalenreis met de „*Neptunus*” fungeerde hij echter als kapitein.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570
UBG, FHH Hs. 2008
SAA, GIC nr. 5556

COMBES Thomas
Engelsman

* *Oostende*

- assistent-supercargo (schrijver) van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

* *Zweden*

- assistent-supercargo van de „*Drottningen Ulrica Eleonora*”, Coromandel & Bengalen (1733/35)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5557
C. KONINCKX, *The First*, 79

COMMINS Richard
° Oostende ca. 1694

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Prins Eugenius*”, Mozambique & Malabar (1719/20)
- 2de stuurman van de „*Flandria*”, China (1721)

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

COOK John
° London ca. 1671

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Brusselse Galleye*”, China (1719/20)

Zowel Kitchin als Cook worden als tweede stuurman opgegeven.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

COPPINGER James-Adam
° Cork (IRL) ca. ?

* *Oostende*

- kassier bij de 4de GIC-uitreiding naar China (1727/28)
- 3de supercargo bij de 6de GIC-uitreiding naar China (1732/33)

* *Zweden*

- 2de supercargo van de „*Drottningen af Sverige*”, China (1742/43)

In 1723 werkte hij in opdracht van zijn landgenoot Thomas Ray, die als boekhouder-reder fungeerde voor de Chinavaarder „*Wirtemberg*”. Coppinger ging in London „afrekenen” met de voornaamste aandeelhouders van deze expeditie.

Bronnen

RAB, Not. Van Caillie, d. 1941, nr. 14 (05/01-01/04/1723)

SAA, GIC nrs. 5549 & 5550

UUB, L 183

CORS Pieter

° Zweden ca. 1680

* *Oostende*

- 1ste stuurman van de „*Charles Galleye*”, Malabar & Surate (1715/16)
- 1ste stuurman van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1717/18)
- opperstuurman van de „*Concordia*”, Malabar & Surate (1719/21)
- onderkapitein van de „*Keyzerinne*”, China (1722/23)

Van Cotthem vond hem in 1723 „voor opperstuurman extra goed, doch in mijne opinie niet voor kapitein, omdat hij te eigen is met de officieren, met hen niet overeen zal komen en te familiair is met de matrozen”. De „*Lyste van stuerlieden*” van 1723 vermeldt hem echter als „seer bequaem voor captain wanneer van een ander religie was”.

Bronnen

ARB, Raad van Financiën nr. 8603

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

SAA, GIC nr. 5922

J. PARMENTIER, *De specerijhandel*, 227-230

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 33-34

CUYTENS

° ?

In de „*Lyste van stuerlieden*” van 1723 vond men hem „goet voor tweede stierman”. Hij had reeds een reis naar Surate gemaakt.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5922

DAGHELET Joannes

° Oostende ca. 1685

* *Oostende*

- 6de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)

Hij kocht thee en porselein bij de GIC-vendities tijdens de jaren 1728-1735. In 1733 werd hij aangesteld als adjunct-commissionaris van de GIC.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 185

SAA, GIC nr. 5923 (9)

DALLET François

° Rouen (F) ca. 1696

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Keyser Carolus VI*”, Malabar & Coromandel (1718/20)

– 3de stuurman van de „*Stadt Gendt*”, Moka & Surate (1721/22)

De „Lyste van stuerlieden” van 1723 vond hem „goet voor 2de of 3de stuurman”.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

ARB, Raad van Financiën, nr. 8603

SAA, GIC nr. 5922

DANCKAERT Judocus

° ?

* *Oostende*

– schrijver (als volontair) bij de 6de GIC-uitreiding naar China (1732/33)

Hij was vermoedelijk een familielid van de Brugse handelaar Jan-Baptist Danckaert, die ook betrokken was bij de private Oost-Indië-handel.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5550

J. PARMENTIER, *The Ostend trade to Moka and India*, 130

DE BOCK Gerard

Vermoedelijk Noordnederlander

* *Oostende*

– schrijver bij de 1ste GIC-uitreiding naar China (1724/25)

– 7de supercargo bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

* *Noord-Nederland*

– 1ste supercargo van het „*Duyfje*”, de 2de VOC-uitreiding naar China (1730/31)

* *Emden*

– 1ste of 2de supercargo van de „*König von Preussen*”, China (1752/53)

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5539 & 5542

C. J. A. JÖRG, *Porcelain and the Dutch China Trade*, 29 & 56

V. RING, *Asiatische Handlungscompagnien*, 101 & 281

DE BROUWER Guilielmo

° Oostende 1693 — † Brugge 21/10/1767

* *Oostende*

- matroos op de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1719/20)
- 2de stuurman van de „*Cleyne Prins Eugenius*”, Mozambique (1721/22)
- schipper van de brigantijn „*Postillon*”, Azoren, GIC (1724)
- onderkapitein van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)
- kapitein van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)

* *Denemarken*

- onderkapitein van de „*Cron Printz Christian*”, China (1731/32)
- kapitein van de „*Sleswig*”, China, DAC (1734/35)
- kapitein van de „*Sleswig*”, China, DAC (1737/38)

De „Lyste van stuerlieden” van 1723 beschrijft hem als „seer goet voor tweede stuurman en heeft goede commande”. Na zijn tweede reis met de „*Sleswig*” vestigde hij zich in Oostende en in 1744 te Brugge als koopman, voornamelijk in koloniale waren en in Noorse houtprodukten. Hij was ook actief als rede-bevrachter en trad op als investeerder in bodemarijen van de Deense Aziatische Compagnie. In 1747 werd hij aangesteld als consul van Denemarken en Noorwegen in de Zuidelijke Nederlanden.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5922

J. PARMENTIER, *Guilielmo de Brouwer (1693-1767)*, 64-80

J. PARMENTIER, *Søfolk og supercargøer*, 143-151

DE BUCK Michiel

° Brugge ca. 1704 — † Chandernagore 05/09/1724

* *Oostende*

- schrijver van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

Na de schipbreuk van de „*Sint-Carolus*” werd hij ziek en overleed op de Franse factorij Chandernagore in Bengalen.

Bronnen

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 177

F. PRIMS, *De stichting van de factorij Banquibazar*, 35

DE CLERCK Joannes

° Oostende 1694 — † Oostende 04/11/1764

(zoon van Franciscus)

* *Oostende*

- kapitein van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1719/20)
- onderkapitein van de „*Stadt Gendt*”, Moka & Surate (1721/22)
- 1ste stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)
- kapitein van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)
- kapitein van de „*Hertogh van Lorreyen*”, China, GIC (1732/33)

* *Zweden*

– onderkapitein van de „*Suecia*”, China (1737/38)

De „*Prins Eugenius*” werd op 23 februari 1720 nabij Kaap de Goede Hoop gepraaid door de Engelse zeerover Edward Cangdon. Dit gebeurde zonder veel tegenstand omdat Cangdon enige dagen voordien de Oostendse Chinavaarder „*Huys van Oostenrijk*” had veroverd ; hij eiste van kapitein De Clerck zijn schip en de peperlading in ruil voor het leven van de bemanning van het Chinaschip.

De Clerck kocht thee tijdens de GIC-vendities in de periode 1728/35. Hij vestigde zich in de jaren '40 als koopman te Oostende, en was o.a. in 1756 schepen van die stad.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 570

UBG, FHH Hs. 2008

J. PARMENTIER, *De specerijhandel*, 232-233

J. COOPMAN, *De Oost-Indiëvaarders : een ander aspekt*, 4

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 185

J. ROTSART, *De reis van het Keyserlyck Compagnieschip genaemt „de Keyzerinne”*, 77-78

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 47-48

DE CUYPER Pieter

° Nieuwpoort ca. 1681

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

DE (LE) FEBURE Jan-Baptiste

° Gent ca. 1696

* *Oostende*

– 3de supercargo van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

De „*Keyzerinne Elisabeth*” werd op de terugweg geakaapt, maar De Febure was in Moka achtergebleven. Hij werkte in Franse dienst te Surate en in 1724 verbleef hij op de Franse factorij te Pondichéry aan de Coromandelkust. Hij poogde dan tevergeefs een functie te bekomen bij de GIC. Vanaf 1736 verbleef hij opnieuw in de Zuidelijke Nederlanden.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

SAA, GIC nr. 5799

F. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, 12-13

J. PARMENTIER, *De Oostendse handel op de Arabische Zee en Voor-Indië*, thesis, 163

D. LIEVOIS, *Jean-Baptiste De Febure*, 37-41

DE HEIDER Hermanus
° Oost-Friesland ca. 1675

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)

Hij werd tijdens die reis onder arrest geplaatst na een gevecht met de onderkapitein.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008
SAA, GIC nr. 5696bis (19-26/09/1726)

DE JAEGHER Lucas
° Oostende ca. 1696

* *Oostende*

- 4de stuurman van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)
- 2de stuurman van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)
- 2de stuurman van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)
- 1ste stuurman van de „*Concordia*”, Bengalen, GIC (1732/34)

De „*Keyzerinne Elisabeth*” werd op 29 mei 1724 door Algerijnse piraten gekaapt en de bemanning gevangen genomen. Hij werd vermoedelijk drie jaar als slaaf vastgehouden in Algiers.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 575
UBG, FHH Hs. 2008
J. MERTENS, *Oostendse schepen naar Kanton*, 33

DE JAGERE François
° Gent ca. 1695

* *Oostende*

- 3de supercargo van de „*Concordia*”, Malabar, Goa & Surate (1719/21)
- 5de supercargo bij de 1ste GIC-uitreiding naar China (1724/25)
- 6de supercargo bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

Beoordeling door Van Cotthem in 1723 : „Heeft nooit dan op Surate en Malabar geweest, ook geen boekhouder, diensvolgens meen ik dat hij slechts capabel is voor tweeden of derden koopman, zelfs best voor derden”.

Bronnen

ARB, Amir. nr. 563
SAA, GIC nrs. 5539 & 5542
F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 35

DE JONGH Johan jr.
° Amsterdam ca. 1694

* *Oostende*

- 2de supercargo van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

- 4de supercargos van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)
- 4de supercargos bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

* *Noord-Nederland*

- 1ste supercargos van de „*Coxhorn*”, de 1ste VOC-uitreiding naar China (1729/30)

Na zijn reis voor de VOC werd hij verdacht van fraude, maar er waren onvoldoende bewijzen.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

PRO, C111/95 Journ. T. Hall, 12/06/1725

SAA, GIC nr. 5542

C. J. A. JÖRG, *Porcelain and the Dutch China Trade*, 21-23

DE LA MERVEILLE Godefroid

° Saint-Malo ca. ? — † na 1738

(zoon van Gollet)

* *Oostende*

- kapitein van de „*Keyser Carolus VT*”, Malabar & Coromandel (1718/20)

Hij had eerder gevaren voor de Compagnie des Indes en voor reders uit Saint-Malo. Tijdens de expeditie met de „*Keyser Carolus VT*” wist De la Merveille een factorij op te richten in Cabelon aan de Coromandekust. Dit gebeurde evenwel tegen de zin van zijn opdrachtgevers. Hierdoor raakte hij in diskrediet en kon hij geen functie bekomen bij de GIC.

In de jaren dertig werd hij door Karel VI benoemd tot kolonel en vlootvoogd van het eskader in de Adriatische Zee.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 9-12

M. HUISMAN, *La Belgique commerciale*, 148-152, 281 & 480

DE MEY Dominicus

° Gent ca. 1704

* *Oostende*

- „pilottin” van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

* *Noord-Nederland*

- boekhouder van het „*Duijfe*”, de 2de VOC-uitreiding naar China (1730/31)

In 1732 solliciteerde hij als supercargos bij de Oostendse Compagnie.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5818

DE MEYERE Jacobus

° Gent ca. 1695 — † Malediven 08/12/1743

* *Oostende*

- 2de supercargo van de „*Concordia*”, Malabar & Surate (1719/21)
- 3de supercargo van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)
- 2de supercargo bij de 3de GIC-uitreding naar China (1726/27)

* *Denemarken*

- 1ste supercargo van de „*Princesse Lovisa*”, Malabar (1743)

Hij kocht vermoedelijk thee in de GIC-venditie van 1728. De Meyere kwam om in 1743 bij de schipbreuk van de „*Princesse Lovisa*” nabij de Malediven. Na de 3de GIC-uitreding werd hij verdacht van fraude.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

PRO, C111/95, Journ. T. Hall, 12/06/1725

SAA, GIC nr. 5542

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 185

ID., *De Oostendse Chinahandel*, art., 323

J. PARMENTIER, *Oostendse zeelui en supercargo's*, 11 & 17

DE MIJTER François

° Oostende ca. 1687 — † Kanton 08/09/1727

* *Oostende*

- kwartiermeester van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)
- 5de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)

Hij overleed in Kanton op 8 sept. 1727, vergiftigd door het drinken van Chinese punch.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

UBG, FHH Hs. 1846, 08/09/1727

SAA, GIC nr. 5549

DE MOOR Philippe

° Oostende 1672 — † Oostende 09/11/1722

(zoon van Matthieu)

* *Oostende*

- kapitein van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

Hij was in de traditie van zijn voorouders actief als oorlogskapitein en als kaper tijdens de Spaanse Successie-oorlog. In 1704 was hij schipper van de „*San Pedro*”, een Spanje-vaarder.

Op de terugreis met de „*Sint-Franciscus-Xaverius*” week hij af van de normale route en legde in maart 1721 aan te Barbados. Onder het voorwendsel dat ze geld nodig hadden om dit schip te herstellen verkocht de bemanning haar pacotilles aan de gouverneur van Barbados (zie MOUNTENEY).

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

- C. MAROYS, *Les capitaines De Moor*, in : „L'équipage”, 1954, 4, 8-9
 W. DEBROCK, *Oostende en de maritieme oorlog tussen 1702-1706*, in : „Neptunus”, 1983, 33-43
 M. BAES, *Vlaamse kooplui te Cadiz*, Bijlage IV.
 J. PARMENTIER, *De handelaars en supercargo's*, 194.
 K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel*, 53

DENS Pieter

° Duinkerke ca. 1698

* *Oostende*

- bootsman van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)
- 3de stuurman van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)
- 1ste stuurman van de „*Hertogh van Lorreynen*”, China, GIC (1732/33)

* *Zweden*

- onderkapitein van de „*Stockholm*”, China (1740/42)
- onderkapitein van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, China (1744/45)
- kapitein van de „*Adolph Friedrich*”, China (1746/48)

* *Emden*

- kapitein en 2de supercargo van de „*Burg von Emden*”, China (1752/54)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5556

V. RING, *Asiatische Handlungscompagnien*, 112 & 125

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 48 & 53

DERDEYN Philippus Jacobus

° Duinkerke ca. 1697 — † Oostende 1752

* *Oostende*

- konstabel van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)
- konstabel van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)
- konstabel en 3de stuurman van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)
- 3de stuurman van de „*Hertogh van Lorreynen*”, China, GIC (1732/33)

* *Denemarken*

- 2de stuurman van de „*Kongen af Danmark*”, China (1736/37)
- 1ste stuurman van de „*Kongen af Danmark*”, China (1738/39)
- kapitein van de „*Kongen af Danmark*”, China (1740/41)
- kapitein van de „*Kongen af Danmark*”, China (1743/46)

Als kapitein bracht Derdeyn het er niet zo goed van af. In 1741 overzeilde hij de Deense Guineavaarder „*Laarburg Gallej*” nabij het eiland Laesoe. Tijdens zijn laatste reis met de „*Kongen af Danmark*” verging het hem nog slechter ; op de heenreis zag hij zich nabij de Braziliaanse kust genoodzaakt naar Europa terug te keren omdat het hem niet lukte door de zone der windstilen zuidelijker te varen. Hij overwinterde in Kinsale (Ierland), doch bij zijn tweede poging liep zijn schip zware averij op in een storm nabij Kaap de Goede Hoop en was hij verplicht voor anker te gaan in Baai Falso. Doordat

de VOC aanvankelijk geen hulp bood en Deense assistentie lang op zich liet wachten, werd de „*Kongen af Danmark*” opgegeven en als wrak verkocht aan de Nederlanders van de Kaapkolonie. Derdeyn werd daarop door de Deense Aziatische Compagnie afgedankt. Hij vestigde zich daarna als loods te Oostende.

Bronnen

ARB, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5557

J. PARMENTIER, *Oostendse zeelui en supercargo's*, 7-9 & 17

DE REUSE Pieter Joannes

° Gent ca. ? — † Chandernagore 26/06/1725

(zoon van Pieter)

* *Oostende*

– 3de supercargo van het „*Huys van Oostenrijck*”, China (1719/20)

– 4de supercargo van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724)

De „*Sint-Carolus*” verging in de Ganges-delta. De Reuse werd het jaar daarop ziek en overleed in Bengalen op de Franse factorij Chandernagore. In 1723 beschreef Van Cotthem hem als „slechts capabel voor tweeden of derden koopman (zoals Morini en De Jagere), doch wat meer van glorie”.

Bronnen

RAB, Not. Van Caillie, depot 1941, boek 12 akte 84

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 35, 175-176

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 29

DE RUDDER Niclaeys

° Oostende ca. 1694

* *Oostende*

– „Vlaamse” kapitein van de „*Brusselse Galleye*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

DE RUDDER(E) Pieter

° Brugge ca. ?

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Concordia*”, Malabar & Surate (1719/21)

In de „*Lyste van stuerlieden*” van 1723 vond men hem „goet voor tweede of derde stierman”.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

SAA, GIC nr. 5922

(VAN) DEVENTER

° Noordnederlander — † Texel 1729

* *Oostende*

– supercargos van een niet nader genoemde particuliere Oost-Indiëvaarder

* *Noord-Nederland*

– supercargos van de „*Buuren*”, de 2de VOC-uitreiding naar China (1729)

Hij kwam om in december 1729 toen de „*Buuren*” kort na het vertrek van de Texelse rede verging.

Bronnen

SAA, IB nr. 1678, brief aan C. Pike, 15/12/1729

C. J. A. JÖRG, *Porcelain and the Dutch China trade*, 25

DE VETTE Joannes

° ca. ?

* *Oostende*

– schrijver bij de 4de GIC-uitreiding naar China (1727/28)

Hij kocht thee en porselein in de GIC-vendities tijdens de jaren 1726-1735. In 1744 wordt een naamgenoot vermeld als schepen van de stad Oostende. Vermoedelijk was hij ook geboren in Oostende.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5549

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 186

M. SEBRECHTS, *De familie Rycx*, in : *Ostendiana II*, 1975, 15

DE VOS Joannes

° Oostende ca. 1661

* *Oostende*

– 2de stuurman van het „*Huys van Oostenrijck*”, China (1719/20)

In februari 1721 vertrok hij naar Amsterdam om er als kapitein het schip „*Prins Eugénius*” af te halen en er mee naar Oostende te zeilen, voor rekening van Van Cotthem.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

J. MERTENS, *Oostendese schepen*, 29

DE VOS Philippus

° Oostende ca. 1700 — † Oostende 22/10/1770

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)

– 4de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)

– 2de stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Cadiz, GIC (okt. 1729)

– 1ste stuurman van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

– 2de stuurman van de „*Hertogh van Lorreyen*”, China, GIC (1732/33)

* *Denemarken*

- 2de stuurman van de „*Slesvig*”, China (1737/38)
- 1ste stuurman van de „*Slesvig*”, China (1739/40)
- kapitein van de „*Slesvig*”, China (1741)

Tijdens zijn laatste reis met de „*Slesvig*” in 1741 strandde het schip nabij Onsala aan de Zweedse Westkust. De Vos wist het schip vlot te krijgen, maar door de averij keerde hij terug naar Kopenhagen. Door dit ongeval twijfelden de Denen aan zijn capaciteiten en werd hij ontslagen wegens nalatigheid.

Bronnen

J. PARMENTIER, *Oostendse zeelui en supercargo's*, 6-7, 18
UBG, FHH Hs. 2008
SAA, GIC nr. 5557

DE WAELE Joannes

° Oostende ca. 1692

* *Oostende*

- 3de stuurman van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/21)
- 2de stuurman van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)
- onderkapitein van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)
- kapitein van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)
- schipper en pachter van de bargie tussen Brugge en Gent (1732-1748)

Volgens de „*Lyste de stuerlieden*” van 1723 was hij „van goede commande en comportedement, bequaem voor eerste of tweede stuurman”.

Na zijn reis als kapitein van de „*Arent*” was men in 1727 echter minder tevreden over hem. Bernaert vond hem „al te flauw in zijn commande”, wat heel wat problemen had veroorzaakt.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571
SAA, GIC nrs. 5601 (zaak Bracq) & 5922
UBG, FHH Hs. 2008
J. PARMENTIER, *Een vermaecklijck treck-schuytje....*, 57

DE WAERSEGGHER Guillaume-François

° ?

* *Oostende*

- 4de supercargo bij de 1ste GIC-uitreding naar China (1724/25)
- 3de supercargo bij de 4de GIC-uitreding naar China (1727/28)

Hij kocht thee in de GIC-venditie van 1726.

Volgens G. de Bock was hij in 1724 de vrouweling van 1ste supercargo Spendelow, maar door zijn hautain gedrag was hij aan boord helemaal niet geliefd. In Kanton was hij niet nauw bij de handel betrokken omdat hij toen erg aan jicht leed.

Een Franciscus Waersegger was „Vlaamse” kapitein van de Chinavaarder „*Keyzerinne*” (1720/21) (zie WAERSEGGERE).

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5539, 5549, 5698 & 5689bis (23/10/1724)

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 186

DE WILDE Johannes

° Duinkerke ca. 1697

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

DE WINTER Jacobus

° Oostende ca. 1685

* *Oostende*

– kapitein van de „*Marquis de Prié II*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)

– luitenant van de „*Prins Eugenius*”, China (1720/21)

– onderkapitein van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen (1723/24)

– kapitein van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

De Guineavaarder „*Marquis de Prié*”, werd op 27 april 1719 aangeslagen door het WIC-schip „*Emenes*” nabij Kaap Lahou (Ivoorkust). Na een verhoor door de Hollanders in Elmina mocht Kapitein De Winter naar Europa reizen aan boord van de „*Commany*”. Hij kon in Dover aan land gaan en wist snel in Oostende een kaperschip uit te rusten. Daarmee praaide hij in oktober 1719 de „*Commany*” en bracht dit WIC-schip op naar Oostende.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 575

UBG, FHH Hs. 2008

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 189-191

DE WIT Joannes

° Amsterdam ca. 1690

* *Oostende*

– 3de supercargó van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

DHEVEL Martinus

° Gent ca. 1695

* *Oostende*

– 2de schrijver van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

D'HONT Joannes

° Gent ca. ?

* *Oostende*

– koopman van de galjoot „*De Postillion*”, Brazilië, GIC (vertrokken op 20/11/1724)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

DIAZ Jacob

° Antwerpen ca. ?

* *Oostende*

– 4de supercargo van de „*Flandria*”, China (1721)

Het schip werd op de heenreis te Bencoulen (Sumatra) door de Engelsen gepraaid en geconfisceerd.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 1857

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 12

ARB, Admir. nr. 571

DIAZ DE LA PEÑA Louis

° ?

* *Oostende*

– schrijver van de „*Keyser Carolus VI*”, Malabar & Coromandel (1718/20)

* *Cabelon*

– commandant (08/09/1719 — 31/07/1726)

Hij was een militair, die als luitenant had gediend in het regiment van Rhingrave. In Cabelon bracht hij er op bestuurlijk en commercieel vlak zeer weinig van terecht. In 1726 startte er een onderzoek naar zijn frauduleuze praktijken (o.a. het verduisteren van Compagnie-gelden) wat resulteerde in zijn ontslag en in de confiscatie van zijn bezittingen.

Bronnen

ARB, Raad van Financiën nr. 8604

J. PARMENTIER, *De Oostendse handel op de Arabische Zee en Voor-Indië*, thesis, 138-148

DORMER James

° Idsworth (Hampshire) 06/12/1708 — † London 24/10/1758

(hij behoorde tot een adellijke familie)

* *Oostende*

– schrijver (als «volontair») bij de 6de GIC-uitreding naar China (1732/33)

Na deze China-reis vestigde hij zich in Antwerpen als koopman-bankier en huwde er. Hij richtte er o.a. de eerste verzekeringscompagnie op.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5550

L. COUVREUR, *James Dormer*, B.G., 28 (1937), 11-36

K. DEGRYSE, *De Antwerpse fortuinen*, thesis, 116-125

DORMER Walter

° Engeland ca. ? — † Ronaldshay 18/11/1740

(broer van James)

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Banquibazar*

– raadslid en handelaar (1726/1730)

* *Zweden*

– 2de supercargo van de „*Suecia*”, Bengalen (1739/40)

Hij kwam om bij de schipbreuk van de „*Suecia*” nabij de Orkaden op 18 november 1740.

Bronnen

F. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, 157

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 25 & 71-72

C. KONINCKX, *The First*, 143

DRUMMOND Daniel

° Ierland ca. 1686

* *Oostende*

– 4de supercargo van de „*Stadt Gendt*”, Moka & Surate (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

DUCHEE Adriaen

° Kortrijk ca. 1683

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Prins Eugenius*”, Mozambique (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

DU PRÉ André

° Oostende ca. 1696

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

ECKHAUTE Carel Frans
° Dendermonde ca. 1685

* *Oostende*

- 2de supercargo van de „Keyzerinne”, China (1722/23)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

ENGLAND Phill.

- ° Oostende ca. ?

* *Oostende*

- 1ste stuurman van de galjoot „De Postillon”, Brazilië, GIC vertrokken op 20/11/1724.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

ERREBOOT François

- ° ?

* *Oostende*

- 2de supercargo bij de 1ste GIC-uitreding naar China (1724/25)
- kassier bij de 3de GIC-uitreding naar China (1726/27)
- 3de supercargo bij de 5de GIC-uitreding naar China (1730/31)

Hij kocht thee en porselein in de GIC-vendities van 1728 en '33-'35.

In 1733 werd hij aangesteld tot adjunct-commissionaris van de GIC. Samen met L. Bernaert en N. Carpentier richtte hij in 1742 te Oostende een Compagnie voor haringvisvangst op.

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5539, 5542, 5557 & 5923

F. THIELEMANS, *Louis Bernaert*, thesis, 192

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 187

FITZGERALD Anthoine

- ° Duinkerke ca. 1708

* *Oostende*

- onderschrijver van de „Keyzerinne”, China, GIC (1725/26)
- „pilotin” van de „Marquis de Prié”, China, GIC (1727/28)
- „pilotin” van de „Neptunus”, Bengalen, GIC (1729/30)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5556

FLANDERLINCK Jan-Baptiste

- ° Oostende ca. 1710

* *Oostende*

– 4de schrijver van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

Hij was vermoedelijk de gelijknamige zoon (° 1709 — † 1771) van kapitein Andries Flanderin, die later capucijn werd.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

C. KONINCKX, *Andreas Jacobus Flanderin. Een achttiende eeuwse middelgrote koopman*, in : B.G., 56 (1973), 246 & 288

FLANDERIN Andreas-Jacobus

° Oostende 1708 — † Oostende 1763

(zoon van kapitein Andries Flanderin)

* *Oostende*

– jongen op de „*Stadt Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)

– onderschrijver (of beenhouwer) van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26). Hij verbleef dan twee jaar in Kanton.

– passagier van de „*Concordia*” voor de terugreis China-Oostende (1728)

– Iste assistent-supercargo bij de 6de GIC-uitreiding naar China (1732/33). Hij bleef voor een tweede maal achter in Kanton tot begin 1734.

* *Zweden*

– 2de supercargo van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, China (1738/39)

– 2de supercargo van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, Bengalen (1740/42)

– 2de supercargo van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, China (1744/45)

Hij kocht thee in de GIC-venditie van 1735.

In 1746 keert hij terug naar Oostende, huwt er met Isabella Bernaert (dochter van Louis) en vestigt er zich als koopman. Hij was vanaf 1755 ook schepen van de stad.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

SAA, GIC nrs. 5698 (10/11/1727), 5800 (f° 2 en 37) & 5550 (f° 298)

C. KONINCKX, *Andreas Jacobus Flanderin. Een achttiende eeuwse middelgrote koopman*, in : B. G., 56 (1973), 243-290

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 187

UBG, FHH Hs. 2008

FLANDERIN Andries

° Oostende 1676 — † 06/06/1726

* *Oostende*

– kapitein van de „*Stadt Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)

– kapitein van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

De „*Stadt Oostende*” werd getroffen door een zware storm op haar terugreis nabij het eiland Bourbon (Réunion). Flanderin besloot daar te ankeren om de averij te herstellen, maar werd op 21 april 1721 overvallen door twee piratenschepen. Het schip en de

lading werden aangeslagen, en de meeste bemanningsleden werden door de zeerovers opgeëist. Pas in november 1721 kon Flanderin in het gezelschap van zijn zoon, drie supercargo's en een matroos met het Franse Compagnie-schip „*Le Triton*” een passage krijgen tot aan Sint-Helena. Vandaar werd de reis verdergezet aan boord van een Engelse Mokavaarder, welke hen tot Dover bracht op 1 april 1722.

Flanderin was aanvankelijk actief als kaperskapitein in de periode 1704-1714. Zo had hij in 1712 het commando over het kaperschip „*Het Serpent*”. In 1715 was hij schipper van het fluitschip „*Jacoba*”, dat brandewijn van Bourgneuf naar Oostende vervoerde. Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als „een goed zeeman en stuurman van gelijke, van goede commande, diensvolgens dienstig voor de compagnie”. Hij kreeg in 1724 echter nog geen kapiteinsfunctie omdat zijn financiële eisen te hoog lagen.

Tijdens zijn laatste reis overleed hij aan de „rode loop”.

Bronnen

RAB, Not. Van Caillie, depot 1941, nr. 7, akte 60, 19/08/1715 & nr. 23 akte 57, 06/04/1722

ARB, Admir. nrs. 563 & 818

M. SEBRECHTS, *De Oostendse kaper Michiel Mansvelt en zijn familie*, in : *Ostendiana III* (1978), 23-24

UBG, FHH Hs. 2008

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 33 & 43

SAA, GIC nr. 5800

FOSTER Joseph

° Engeland ca. 1693

* *Oostende*

– chirurgijn van de „*Carolus Sextus*”, Coromandel & Bengalen (1723/24)

– supercargo van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Banquibazar*

– raadslid & verantwoordelijke voor de jemidar (de inning van de pachten) (1726-1730)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

SAA, GIC nr. 5636

FREMIAU Joannes

° Hondschoote ca. 1682

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Stadt Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

FRENCKEN Gilbertus

° Antwerpen ca. 1687

* *Oostende*

- onderschrijver van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

FUNNEL Nicholas

- ° London ca. 1683

* *Oostende*

- kapitein van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)
- 4de supercargos van het „*Huys van Oostenrijck*”, China (1721/22)

Bronnen

G. HINCHLIFFE, *An Ostend East Indiaman*, 292-294

SAA, IB nr. 1614, *journal*. De Pret, 31/03/1723

GALLEY Pieter

- ° Oostende ca. 1701

* *Oostende*

- 4de stuurman van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

GARGAN Richard

- ° Dublin ca. 1679

* *Oostende*

- luitenant en later kapitein van de „*Sint-Mattheus*”, Surate (1715/16)
- onderkapitein van de „*Stahremberg*” (1718) (zie BOURBEREEL)
- kapitein van de „*Stahremberg*”, Malabar, Surate & Moka (1719/21)
- 2de stuurman van de „*Leeuw*”, China, GIC (1726/27)
- 2de stuurman van de „*Phoenix*”, Mergui, Tranquebar, Malabar & Goa, GIC (1730/32)

Bronnen

ARB, Raad van Financiën nr. 8603

RAB, Not. Van Caillie, depot 1941, nr. 11, 26/12/1719

SAA, GIC nr. 5557

UBG, FHH Hs. 2008

J. PARMENTIER, *The Ostend trade to Moka and India*, 136-137

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 33-35

GARVELJ Jean

- ° Dublin ca. 1707

* *Oostende*

- „pilotin” van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)
- „pilotin” van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556
UBG, FHH Hs. 2008

G(U)ERREBRANTS Mattheus

° Oostende ca. 1691 — † Kaap Appolonia (Ivoorkust) 1719

* *Oostende*

- kapitein van de „*Charles Galleye*”, Malabar & Surate (1715/16)
- onderkapitein van de „*Keyser Carolus VI*”, Malabar & Coromandel (1718/20). Hij verliet het schip echter in Cork op de heenreis, wegens het tirannieke gedrag van kapitein de la Merveille.
- kapitein van de „*Marquis de Campo*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)

In mei 1719 werd de „*Marquis de Campo*” geakaapt door de zeerover Jan David nabij Kaap Appolonia (Ivoorkust). Bij het vuurgevecht sneuvelde Gerrebrants.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De specerijhandel*, 227-228

ARB, Raad van Financiën nr. 8603

J. PARMENTIER, *The Ostend Guinea-Trade*, 195-196

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 11

(DE) GHESELLE Joseph

° Anzegem of Gent ca. 1686 of 1690 — † 1732

* *Oostende*

- 1ste supercargos van de „*Charles Galleye*”, Malabar & Surate (1715-16)
- kapitein en 1ste supercargos van de „*Prins Eugenius*”, Malabar (1717/18)
- kapitein en 1ste supercargos van de „*Concordia*”, Malabar & Surate (1719/21)
- kapitein en 1ste supercargos van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

Op 29 mei 1724 werd de „*Keyzerinne Elisabeth*” tijdens haar retourreis nabij het Franse eiland Ouessant door Algerijnse zeerovers geakaapt. De bemanning werd gevangen genomen en in de loop van 1726/27 vrijgekocht. Gheselle kwam pas vrij in 1729. In 1731 werd hij benoemd tot commandant van de Oostenrijkse vloot op de Donau en kreeg de rang van majoor. Hij overleed het jaar daarop, vermoedelijk in Pest.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

J. PARMENTIER, *De specerijhandel*, 227

J. PARMENTIER, *De handelaars en supercargos*, 181-208

F. PRIMS, *De slaven van de Keyzerinne Elisabeth, kapt. Gheselle : 1724-27*, in : B.G., 18 (1927), 1-21 & 81-107

F. PRIMS, *Van Guido Gezelle tot Jozef Gheselle den kapitein*, in : Antwerpiensia (1930), 90-99

SAA, IB 1679, 01/08/1731 & 1680, 16/01/1733

GHYSELINCK Henri-Charles

° Gent ca. 1693

* *Oostende*

– 2de supercargó van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)

Hij was aanvankelijk in dienst van de Gentse koopman-reder Jacobus Maelcamp. Na zijn China-reis associeerde hij zich met de weduwe van J. A. van Cotthem, een Oostendse reder, en vestigde zich als koopman in Oostende. Tijdens de jaren 1726-35 kocht hij Chinese goederen in de GIC-vendities. Hij was thesorier van Oostende in 1745.

Bronnen

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 19-26

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 187

J. BOWENS, *Nauwkeurige...*, 113

RAG, Raad van Vlaanderen nr. 34032 (06 en 11/05/1725)

GIDIONS Abram

° Middelburg ca. 1679

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

GIJE Henry

° Middlesex ca. 1686

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 36

GILARDON Charles Anthoine

° Italie ca. 1688

* *Oostende*

– onderschrijver van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

GILLEGOT Cornelis

° Oostende ca. 1689

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Stahremberg*”, Malabar, Surate & Moka (1719/21)

– 2de stuurman van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

– schipper van de brigantijn „*Den Postillion*”, GIC, in sept. 1725 vertrokken naar Hamburg

– 1ste stuurman van de „*Leeuw*”, China, GIC (1726/27)

In 1716 was hij stuurman van de hoeker „*Juffrouwe Françoise*”, met bestemming Nantes. De „Lyste van stuerlieden” van 1723 beoordeelde hem „van goet comportedement en goet voor tweede stuurman”.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5922

RAB, Not. Van Caillie, depot 1941, nr. 8, 17/09/1716 & nr. 11, 26/12/1719

GISTELINCK Adam

° Duinkerke ca. 1695

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

GLASSON Steven

° Duinkerke ca. 1691

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1719/20)

– „pilotin” van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)

– kwartiermeester van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Hij trad op 23 feb. 1728 in dienst van de GIC in Bengalen, en bleef er dus.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5541

GOODRIDGE Jeremiah

° London ca. 1697

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Brusselse Galleye*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

GOULD John

° Youghal (IRL) ca. 1683

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Cleyne Prins Eugenius*”, ook de „*Meremin*” genoemd, China (1720/21)

– 1ste supercargo van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als „zeer goed en van veel capaciteit voor China en Moka, mits hij op deze twee plaatsen geweest is, en zeer gouw negociant”. Hij

vestigde zich daarna als koopman te Oostende en kocht Chinese goederen in de GIC-vendities tijdens de jaren 1725-35. In 1745 was hij schepen van Oostende.

Bronnen

IOL, Home Misc. nr. 74 f° 473

ARB, Admir. nr. 571

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 187

J. BOWENS, *Nauwkeurige...*, 113

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

GOURNAY Thomas

° Oostende ca. 1665 — † Oostende 1733

* *Oostende*

– kapitein van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)

– kapitein van de brigantijn „*Den Postillon*”, in okt. 1725 vertrokken voor de GIC naar Hamburg

Tijdens de Spaanse Successie-oorlog was hij actief als kaperkapitein.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

W. DEBROCK, *Oostende en de maritieme oorlog tussen 1702 en 1706*, in : *Neptunus* (febr. 1983), 33-43

UBG, FHH Hs. 2008

GREGORY James

° London ca. 1688

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

HALE Roger

° Hartford (Hertford ?) (E) ca. 1685

* *Oostende*

– onderkapitein van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

Hij fungeerde echter als kapitein

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

MPM, Arch. nr. 1214-15, dl. III, 23-24, 31-36

HALL Thomas

° London 1692 — † 1748

* *Engeland*

– purser van de „*Essex*”, China, EIC (1716/17)

* *Oostende*

- 2de supercargo van de „*Huys van Oostenrijk*”, China (1719/20)
- kapitein en 1ste supercargo van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1721/22)
- kapitein en 1ste supercargo van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)

Voor 1716 verbleef Hall enige tijd in Madras, maar zag zich door financiële moeilijkheden verplicht terug te keren naar Engeland. Na de reis met de „*Essex*” week hij uit naar Oostende en verdiende daar als supercargo een fortuin. In 1725 kocht hij nog thee in de GIC-vendities, maar in augustus 1726 keerde hij terug naar London. Hij betaalde een boete van 2100 £ St... In London legde Hall zich toe op de thee- en slavenhandel, doch hij was vooral een belangrijke „ship’s husband”, een scheepseigenaar die schepen verhuurde aan de EIC. Als succesvol zakenman kocht hij zich een landgoed bij Hertford.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570 & 571

SAA, IB nr. 1684, 15/01/1719

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 188

C. GILL, *Merchants and Mariners*, passim.

J. SUTTON, *Lords of the East. The East India Company and its Ships*, London (1981), 22-23 & 48

HAMILTON Robert B.

° Oostende ca. 1681

* *Oostende*

- 3de stuurman van de „*Prins Eugenius*”, Mozambique (1721)

Hij stamde uit een redersfamilie die zeer actief was tijdens de kaapvaart in de periode 1689-1710.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

W. DEBROCK, *François Carpentier, Oostendse kaper*, in : *Ostendiana III* (1978), 147-158

HARINCK Jan

° Duinkerke ca. 1701

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Emden*

- 1ste stuurman van de „*Burg von Emden*”, China (1752/53)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 53

HARRIS John

° Oostende ca. 1669

* *Oostende*

- „Lieutenant” van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5503

HARRISON John

- ° Engeland ca. 1686

* *Oostende*

- kapitein van de „*Stad Weenen*”, Coromandel & Bengalen (1720/21)
- kapitein van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen (1723/24)

Hij keerde in 1731 terug naar Engeland.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 43-47

HEBBELYNCK Niclays

- ° Gent ca. 1694

* *Oostende*

- 2de schrijver van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

HEPBURN Archibald

- ° Edinburgh ca. 1674

* *Oostende*

- 4de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

HERMAN(S) Pieter François

- ° Ieper ca. 1700

* *Oostende*

- hofmeester van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)
- schrijver (van de kapitein) van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)
- schrijver van de 6de GIC-uitreding naar China (1732/33)

Hij kocht thee in de GIC-venditie van 1729

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5550

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 188

HERPEIN Cornelis

° Duinkerke ca. 1696

* *Oostende*

– stuurman van de brigantijn „*Den Postillion*”, GIC, in okt. 1725 vertrokken naar Hamburg

– 2de stuurman van de „*Aertshertoginne*”, Bengalen, GIC (1727/28)

– 1ste stuurman van de „*Aertshertoginne*”, Cadiz, GIC (okt. 1729)

– 1ste stuurman (onderkapitein) van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

– onderkapitein van de „*Hertogh van Lorreyne*”, China, GIC (1732/33)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5557

HERREBAUT Dominicus

° ?

* *Oostende*

– 3de schrijver van de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5542

HERREBAUT Joannes

° Gent ca. 1682

* *Oostende*

– schrijver van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

HEWER Robert

° London ca. ? — † Plymouth 1746

* *Oostende*

– junior-supercargo van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1721/22)

– 2de supercargo van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)

– 1ste supercargo bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

Hij kocht zijde in de GIC-venditie van 1725.

In 1716 was Hower nog een koopmansleerjongen, maar vier jaar later had hij al een fortuin verdiend als speculant in de „South Sea Bubble”. In oktober 1720 ging hij echter even snel failliet en vluchtte naar de Zuidelijke Nederlanden om aan zijn schuldeisers te ontsnappen. Samen met Patrick Sarsfield, een uitgeweken Ier, startte hij in Oostende een handel in koloniale waren. Als supercargo bij de GIC vergaarde Hower een nieuw fortuin. Na de 3de GIC-uitreiding werd hij echter verdacht van fraude. Daarna maakte hij een „Grand Tour” in Europa, vestigde zich enige tijd in Frankrijk als koopman in koloniale produkten en keerde in 1732 terug naar Engeland. Hij bleef vrijgezel en sleet de rest van zijn leven als een gecultiveerde hereboer in Plymouth.

Bronnen

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 19, 40-50, 136-140, 152

SAA, GIC nr. 5542

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 188

ID., *De Oostendse Chinahandel*, art., 322

HOLLAND Richard

° London ca. 1685

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

HOLMES William

° London ca. 1693

* *Oostende*

– onderkapitein van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

– 1ste stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

HORE Ignatius

° ?

* *Oostende*

– schrijver van de „*Phoenix*”, Mergui, Tranquebar, Malabar & Goa, GIC (1730/32)

Hij werd ontslagen en ging in juli 1731 te Tranquebar van boord.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5557

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 33-35

HOYS Arnoldus

° Oostende ca. 1697

* *Oostende*

– 1ste schrijver van de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5542

HUBRECH(T)S(EN) Michiel

° Oostende ca. 1693 — † 10/06/1731

* *Oostende*

– bootsman van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

- stuurman van de brigantijn „*De Postillion*”, GIC, vertrokken in okt. 1725 naar Hamburg
- bootsman van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)
- bootsman van de „*Aertshertoginne*”, Cadiz, GIC (okt. 1729)
- „pilotin” van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

Hij overleed tijdens de terugreis van de „*Apollo*” (juni 1731)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5557

HUME Abraham

° Schotland ca. 1703

(broer van Alexander Hume)

* *Oostende*

- schrijver van de „*Carolus Sextus*”, Coromandel & Bengalen (1723/24)
- 2de supercargo van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Banquibazar*

- handelaar & 3de raadslid (1726/30)

Hij keerde in 1731 terug naar Engeland en maakte carrière als bestuurder bij de Royal Exchange Assurance Company. Hij verkreeg in 1769 de titel van baronet.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 45-47

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 24, 35-36

HUME Alexander

° Schotland ca. 1693 — † Wormley 1765

* *Oostende*

- 1ste supercargo van de „*Stadt Weenen*”, Coromandel & Bengalen (1720/21)
- 1ste supercargo van de „*Carolus Sextus*”, Coromandel & Bengalen (1723/24)
- 1ste supercargo van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Banquibazar*

- gouverneur van de factorij (1727/30)

Hij keerde in 1731 terug naar Engeland en werd in 1738 gekozen tot directeur van de East India Company. Tevens zetelde hij jarenlang in het Lagerhuis voor het district Southwark. In 1739 kocht hij het landhuis van Wormley in het graafschap Hertfords-hire.

Bronnen

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 45-47

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 15, 21-36

HUME John

° Engeland ca. 1694

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Coromandel & Bengalen (1723/24)
- onderkapitein van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570
UBG, FHH Hs. 2008

HUME James

- ° Engeland ca. 1700

* *Oostende*

- 1ste stuurman van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

INGHELET François

- ° Nieuwpoort ca. 1681

* *Oostende*

- schrijver van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

JACKSON Peter

- ° Engeland ca. ?

* *Oostende*

- kapitein en 1ste supercargo van de „*Brusselse Galleye*”, China (1719/20)

Hij had ook bemiddeld bij de aankoop van dit schip in London door Jacob Bauwens (eind 1718). Jackson kocht Chinese goederen bij de GIC-vendities in de jaren 1725-29.

Bronnen

K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel*, 49

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 188

IOL, Home Misc. nr. 74, f° 473

JAGER Joseph

- ° Triëste ca. ? — † Chandernagore 13/12/1730

* *Oostende*

- supercargo van de „*Ste Thérèse*”, Triëste-Cadiz, GIC (april 1728)
- supercargo of schrijver van het „*Seepeerd*”, Cadiz-Bengalen, GIC (1729/30)

Het „*Seepeerd*” werd in feb. 1730 aangeslagen in de Ganges-monding door een Engels-Hollandse vloot. Jager overleed op 13 dec. 1730 in Chandernagore.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 33

JANSSEN(S) Ferdinand

° Oostende ca. 1696

* *Oostende*

– schrijver van de „*Stadt Gendt*”, Moka & Surate (1721/22)

– 2de supercargo van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

De „*Keyzerinne Elisabeth*” werd gekaapt door Algerijnse zeerovers en de bemanning gevangen gehouden tot 1726/27.

In 1735 kocht hij porselein in de GIC-venditie.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 188

JANSSENS François

° Oostende ca. 1689

* *Oostende*

– Iste schrijver van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

JANSSENS Joannes

° Oostende ca. 1701

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

JANSSENS Joannes Franciscus

° Oostende ca. 1691

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Charles Galleye*”, Malabar & Surate (1715/16)

– Iste supercargo van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1719/20)

– kapitein en Iste supercargo van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Bronnen

ARB, Raad van Financiën nr. 8603

UBG, Hs. 929

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

JURSKY William

° Warschau ca. 1677

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Hij werd in de boeien geslagen op 3 dec. 1721 en deserteerde in Indië op 19 dec. 1722.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

UBG, Hs. 929

KELLY Joannes

° Saint-Malo ca. 1700

* *Oostende*

– „lieutenant” van de „*Keyserinne*”, China, GIC (1725/26)

– 3de stuurman van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

KENNEDY Andrew

° Schotland ca. 1684 — † nabij Kaap de Goede Hoop 1720

* *Oostende*

– 2de supercargo en 1ste stuurman van het „*Huys van Oostenrijck*”, China (1719/20)

Hij bemiddelde voor de Antwerpse reder P. J. Cloots bij de aankoop van dit schip te London (20 sept. 1718).

Kennedy kwam om bij een gevecht met de zeerover Cangdon die het „*Huys van Oostenrijck*” praaide nabij Kaap de Goede Hoop.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 575

SAA, IB 1684, 15/01/1719

J. PARMENTIER, *De specerijhandel*, 233

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 30

KENSINCK Elias

° Nieuwpoort ca. 1695

* *Oostende*

– 4de supercargo en 1ste zeilmaker van de „*Flandria*”, China (1721)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 1857

KELTENS Joannes

° Oostende ca. 1684

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Marquis de Prié (II)*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)
- 2de stuurman van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 575

UBG, Hs. 929

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 189-190

KIEL Carel

- ° Rotterdam ca. 1686

* *Oostende*

- 2de stuurman van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

KINTS

- ° Antwerpen ca. 1698

* *Oostende*

- 4de supercargo van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

Het schip werd gepraaid door Algerijnse zeerovers. De bemanning kwam pas vrij in 1726/27.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

KITCHIN(G) George

- ° London ca. 1680 — † 1744

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Brusselse Galleye*”, China (1719/20)
- onderkapitein van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)
- onderkapitein van de „*Leeuw*”, China, GIC (1726/27)

* *Zweden*

- onderkapitein van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, China (1732/33)
- onderkapitein en 5de supercargo van de „*Götheborg*”, China (1743/45)

Hij overleed tijdens deze laatste reis in 1744. Tussen 1733 en 1743 maakte hij vermoedelijk nog reizen in Zweedse dienst.

In dec. 1727 was er grote onenigheid tussen Kitching en kapitein Larmes van de „*Leeuw*”. Kitching beweerde dat hij al het werk diende te doen. Er was ook sprake van een tijdelijke desertie van Kitching.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 570 & 575

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5701 (16-18/12/1727)

C. KONINCKX, *The First*, 69-70
C. GILL, *Merchants and Mariners*, 106

KYDER Dudley
° Warwick (E) ca. 1690

* *Oostende*
– 3de stuurman van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

Bronnen
ARB, Admir. nr. 575

LA MARE LE RALLE
° Saint-Malo ca. 1694 (Doornik als herkomst in 1724)

* *Oostende*
– 1ste stuurman van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)
– „lieutenant” van de „*Leeuw*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen
UBG, FHH Hs. 2008

LANSZWEERT Andreas
° Oostende 1689 — † na 1745

* *Oostende*
– 1ste schrijver bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)
* *Denemarken*
– 2de supercargo van de „*Kongen af Danmark*”, China (1738/39)

Na de reis met de „*Kongen af Danmark*” werd Lanszweert door de DAC-directie ontslagen wegens een fraude-zaak. Hij vestigde zich nadien als reder in Oostende en was ook actief in de kaapvaart tijdens de jaren 1744-45. Tijdens dezelfde periode verkreeg hij een octrooi om de bedijking van de St.-Catherinapolder, nabij Oostende, te leiden.

Bronnen
J. PARMENTIER, *Oostendse zeelui en supercargo's*, 9-10, 18
SAA, GIC nr. 5800

LARMES Jacobus
° Oostende ca. 1675

* *Oostende*
– kapitein van de „*Stadt Gendt*”, Moka, Surate & Malabar (1721/22)
– kapitein van de „*Leeuw*”, China, GIC (1726/27)
– kapitein van de „*Concordia*”, Bengalen, GIC (1732/34)

In 1723 werd hij door Van Cotthem beoordeeld „zo goed als Flandrin of Cayphas en beter soldaat, hebbende veel experientie van ten oorloge gevaren te hebben en ook ter koopvaardij”.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

UBG, FHH Hs. 2008

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

LAWSON John

° London ca. 1693

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Brusselse Galleye*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

LEE John

° Waterford (IRL) ca. 1689 — † Banquibazar 11/05/1730

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

– „Luytenant” van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

– 1ste stuurman van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

Hij overleed tijdens deze laatste reis.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5556

LEFEBRE

° Amsterdam ca. 1698

* *Oostende*

– 4de supercargo van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

LE FLAMEND Etien

° Grevelingen (F) ca. 1700

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

LE MEL Jean Baptiste

° Duinkerke ca. 1699

* *Oostende*

- „pilotin” van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)
- 4de stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

LE MOINE Carel

- ° Duinkerke ca. 1702

* *Oostende*

- 5de stuurman van de „*Aertshertoginne*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

LEURENT Henry

- ° Bergen ca. 1703

* *Oostende*

- „pilotin” van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

LEY John

- ° Ierland ca. ?

* *Oostende*

- 1ste supercargo bij de 6de GIC-uitreding naar China (1732/33)

Ley woonde in Brugge. Hij kocht thee en porselein in de GIC-vendities tijdens de jaren 1725-29. Hij leverde zelf olijven en citroenen aan de GIC.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5550

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 189

LINGELET Guillaume

- ° Oostende ca. 1697

* *Oostende*

- 4de stuurman van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)
- 3de stuurman van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)
- 2de stuurman van de „*Aertshertoginne*”, Cadiz, GIC (okt. 1729)
- 1ste stuurman van de „*Phoenix*”, Mergui, Tranquebar, Malabar & Goa (1730/32)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5557

L'INGELET Joannes

° Oostende ca. 1699

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

LOMBART Anthoine Quintijn

° Ieper ca. 1696

* *Oostende*

– „pilotijn” van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

LOOTEN Jacobus

° Duinkerke ca. ?

* *Oostende*

– schipper en bootsman van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

LUCIAEN Anthoine

° Duinkerke ca. 1705

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Hij bleef in Bengalen in dienst van de C° (op 24/01/1727)

– „pilotin” van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Enkel voor de terugreis

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nrs. 5800, f° 124-125, 5541 & 5543

MANSVELT Tilmanus-Jacobus

° Oostende 1696 — † Oostende 1730

* *Oostende*

– onderstuurman van de „*Marquis de Prié (I)*”, Greynkust (Liberia), (1718)

– 4de stuurman van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

– 3de stuurman van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)

– 4de stuurman van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)

Hij was de zoon van Michiel, die tijdens de laatste decennia van de 17de eeuw actief was als kapitein in de konvooivaart, als begeleiding van Spanje-schepen. Tijdens de Spaanse Successieoorlog komt Michiel voor als kaperskapitein.

Tilmanus was in 1717 stuurman van „*De Jacoba*” met bestemming Rotterdam. In 1722 werd hij te Oostende ingeschreven in de nering van Sint-Niklaas (vrije winkeliers).

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

ARB, Admir. nr. 563

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 179-184

ARDH, NBKG nr. 263, 19/01/1719

M. SEBRECHTS, *De Oostendse kaper Michiel Mansvelt en zijn familie*, in : *Ostendiana III* (1978), 33

MARICHAEL Cornelis

° Oostende ca. 1682

* *Oostende*

– kapitein van de „*Keyzerinne*”, China (1722/23)

Hij vertrok in okt. 1720 naar Amsterdam om als kapitein de Oost-Indiëvaarder „*Sint-Pieter*” af te halen voor rekening van J. Maelcamp en over te brengen naar Oostende.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

MASSON J. A.

° ?

* *Oostende*

– schrijver bij de 4de GIC-uitreiding naar China (1727/28)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5549

MERAT François Joseph

° Brussel ca. ? — † Pegu 28/03/1745

* *Oostende*

– supercargo van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Cabelon*

– commandant (01/08/1726 — 14/10/1729)

* *Banquibazar*

– raadslid en verantwoordelijke voor de „jemidar” (inning van de pachten & renten) (1729-1744)

Hij was samen met Meynders het belangrijkste raadslid van de Keizerlijke factorij Banquibazar onder gouverneur de Schonamille. In 1744 vluchtte hij ook naar Birma en sneuvelde enige weken later bij gevechten met de lokale Mons.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5873

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 77-89

MEULENAER Johannes
° Duinkerke ca. 1698

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Hij werd van 14 oktober 1726 tot 11 nov. 1726 aan land gestuurd als straf voor ongehoorzaamheid.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

UBG, FHH Hs. 1228, 14/10 — 11/11/1726

UBG, FHH Hs. 1833 is het journaal van Meulenaar aan boord van de „*Hope*” (1726/27)

MEYNDERS Leendert

° Amsterdam ca. 1690

* *Oostende*

– 3de supercargo van de „*Stadt Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)

– 4de supercargo van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen (1724)

* *Banquibazar*

– raadslid en hoofd van de „*catta*” (magazijn) (1724/1730)

– 3de raadslid en hoofd van de „*catta*” (1731/1744)

Hij verbleef tussen 1744 en 1746 in de Franse factorij Chandernagore. In 1746 onderzocht hij in opdracht van de Deense Aziatische Compagnie de mogelijkheden om in Bengalen een factorij te verkrijgen.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 96-97

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 25 & 91

MEYNE Laurentius

° Duinkerke ca. 1695

* *Oostende*

– kapitein van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

MICHAELS J. J.

° ?

* *Oostende*

– 2de schrijver bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

MIDDELTON William

° Engeland ca. 1692

* *Oostende*

– „lieutenant” van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

MORFORD Charles

° London ca. 1698 — † ca. 1744

* *Oostende*

– junior-supercargo van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1719/20)

– assistent-supercargo van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1721/22)

– 3de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)

– 3de supercargo bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)

* *Zweden*

– 3de supercargo van de „*Fredericus Rex Sueciae*”, China (1732/33)

– Daarna vaarde hij nog tweemaal als tweede en tweemaal als eerste supercargo naar China in Zweedse dienst.

Na de 3de GIC-uitreiding werd hij verdacht van fraude.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570

SAA, IB nr. 1614, 31/03/1723

SAA, GIC nr. 5542

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 17, 106-107

C. KONINCKX, *The First*, 70

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 51

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, art., 323

MORINI Michiel

° Parma ca. 1691

* *Oostende*

– 2de of 3de supercargo van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1719/20)

– 2de supercargo van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Beoordeling door Van Cotthem in 1723: „Heeft nooit dan op Surate en Malabar geweest, ook geen boekhouder, diensvolgens meen ik dat hij slechts capabel is voor tweeden of derden koopman, zelfs best voor derden”. Hij werd niet in dienst genomen door de GIC.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

UBG, Hs. 929

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

MOUNTENEY Nathaniel

° Engeland ca. 1684

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

Door de verkoop van de pacotilles (en mogelijk een deel van de lading) op de terugreis in Barbados bleek deze uitreding verlieslatend (zie DE MOOR). De Gentse reder Jean-Baptiste Soenens spande een proces in tegen Mounteney, doch deze keerde reeds in juni 1721 naar Engeland terug, vermoedelijk om verder problemen te ontlopen.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

SAA, IB nr. 1670, 14 & 15/06/1721

UBG, Hs. 3385 nr. 219

J. PARMENTIER, *De handelaars en supercargo's*, 194

MULQUERAN Jan

° ? — † Bengalen 18/02/1725

* *Oostende*

– schrijver van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

Hij overleed in Bengalen op 18 feb. 1725

Bronnen

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 177

MUNDELAER Nicolaes

° Oostende ca. 1706

* *Oostende*

– oploper van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

– pilotijn van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

– kwartiermeester van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

– 3de stuurman van de „*Concordia*”, Bengalen, GIC (1732/34)

* *Denemarken*

– 1ste stuurman van de „*Dronningen af Danmark*”, China (1743/44)

In 1740 was hij schipper van „*Den Dolphyn*”, waarmee wijn van Malaga naar Duinkerke en Rotterdam vervoerd werd.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556

UBG, FHH Hs. 2008

J. PARMENTIER, *Søfolk og supercargoer*, 160 & 167

NAISH James

° London ca. 1688

* *Engeland*

– 1ste supercargo van de „*Susanna*”, China (1716/17)

* *Oostende*

– kapitein en 1ste supercargo van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1719/20)

* *Engeland*

– 1ste supercargo van 3 EIC-schepen, China (1722/23)

– 1ste supercargo van 2 EIC-schepen, China (1725/26)

– 1ste supercargo van 4 EIC-schepen, China (1730/31)

Naish bleef eind 1730 in Kanton achter en kon zo ook fungeren als 1ste supercargo van de volgende 4 Engelse Chinavaarders (1731/32).

Op 21 feb. 1720 werd het „*Huys van Oostenrijk*” na een vuurgevecht gepraaid door de Engelse zeerover Edward Cangdon nabij Kaap de Goede Hoop. Het schip en haar bemanning werden enige dagen gegijzeld om zo zonder veel tegenstand de Oostendse Malabarvaarder „*Prins Eugenius*” te overmeesteren.

In 1732 wer Naish door de EIC vervolgd wegens excessieve illegale handel in Kanton en een uitgebreide goudsmokkel.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

J. PARMENTIER, *De specerijhandel*, 233

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 110-116

H. B. MORSE, *The Chronicles of the East India Company trading to China 1635-1834*, Oxford 1926, vol. I, 155, 171, 197, 201

NEALE Henry (alias Henderick JANSSEN)

° Dungarvan (IRL) ca. 1702

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

– 5de stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

– 2de stuurman van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5556

NELSON Joshua

° Gravesand (E) ca. 1693

* *Oostende*

– 4de stuurman van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

NOWEELS Rogier

° Duinkerke ca. 1698

* *Oostende*

- 4de stuurman van de „*Aertshertoginne*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

NUTTENS Michiel

- ° Duinkerke ca. 1694

* *Oostende*

- bootsman van de „*Keyzerinne*”, China, GIC (1725/26)
- 5de stuurman van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

PARRABER Vincent

- ° Saint-Sevèr (bij Bayonne) (F) ca. ?

* *Frankrijk*

- hulpchirurgijn in Pondichéry (Coromandelkust) (1711/1719)

* *Oostende*

- kwam aan boord van de „*Keyser Carolus VI*” (Kapt. de la Merveille) in 1719/20 terug naar Europa
- 5de supercargo van de „*Stadt Weenen*”, Coromandel & Bengalen (1720/21)
- 1ste supercargo van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

* *Banquibazar*

- directeur van de factorij (1725/jan. 1726)
- Hij keerde naar Oostende terug met de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

Tussen 1721 en 1724 was hij als koopman gevestigd te Rijsel.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 21-23

PATAR Charles

- ° Duinkerke ca. 1700

* *Oostende*

- schrijver of „pilotijn” van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

PAUWELS Jan Baptiste

- ° Antwerpen ca. 1688

* *Oostende*

- onderboekhouder van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

PEARSON (PEIRSON) Edward

° London ca. 1679

* *Oostende*

– kapitein en 1ste supercargo van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

PENNICUT (PENNICOTE) William

° London ca. ?

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)

Bronnen

G. HINCHLIFFE, *An Ostend East Indiaman, 1718-20*, 293

PER(R)ENOT Philippe Jacques

° Oostende ca. 1694 — † Mergui 27/12/1731

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1717/18)

– 1ste stuurman van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/21)

– luitenant van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

– onderkapitein van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

– kapitein van de „*Peys*”, Bengalen, GIC (1726/27)

– kapitein van de „*Carolus Sextus*”, Cadiz, GIC (okt. 1729)

– kapitein van de „*Phoenix*”, Mergui, Tranquebar, Malabar & Goa (1730/32)

In 1723 beoordeelde Van Cotthem hem als volgt : „Ik stel hem egaal met kap. Carpentier, doch oordeel den eerste (Carpentier) gauwer in de negotie, en den laatste (Perrenot) van meerder experientie op de Oost-Indiën, hebbende reeds vier reizen gedaan”. Volgens de andere lijst van 1723 had hij toen nog maar drie reizen naar Surate gemaakt. Indien Van Cotthem correct is zou Perrenot met de „*Charles Galleje*” of de „*Sint-Mattheus*” in 1715/16 naar Surate en de Malabarkust gezeild hebben.

Perrenot overleed aan boord van de „*Phoenix*” te Mergui (Birma) op 27 dec. 1731.

Bronnen

ARB, Raad van Financiën nr. 8603

SAA, GIC nrs. 5543, 5557 en 5922

ARB, Admir. nrs. 570 & 571

UBG, FHH Hs. 2008

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 33-35

PETERBROECK Laurent-François

° Gent ca. 1699

* *Oostende*

- 3de supercargo van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Bronnen

UBG, Hs. 929

ARB, Admir. nr. 571

PHILIPS Pieter

° Amsterdam ca. 1684

* *Oostende*

- 1ste stuurman van de „*Stadt Gendt*”, Moka, Surate & Malabar (1721/22)
- 4de stuurman van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 575

PIKE Charles

° Smyrna ca. 1697 — † Göteborg 1741

(Hij had een Engelse vader en een Noordnederlandse moeder. Al zijn verwanten woonden in Amsterdam. Hij werd door ons als Engelsman beschouwd.)

* *Oostende*

- supercargo (5de stuurman, volgens Admir.) van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1719/20)
- 2de supercargo van de „*Huys van Oostenrijk*”, China (1721/22)
- 1ste supercargo en kapitein van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)

Nadien ging hij in Amsterdam wonen. Hij kocht thee in de GIC-venditie van 1729. In het begin van de jaren 30 trok hij naar Göteborg en werd er directeur van de Zweedse O.I.C. Hij bleef dat tot bij zijn dood in september 1741. John Pike, een broer van Charles, was supercargo in Zweedse dienst. Charles Morford was een neef van de gebroeders Pike.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 575

SAA, IB nr. 1684, brief van 15/01/1719

SAA, IB nr. 1674, brief van 19/11/1725

MPM, Arch. nr. 280, brief van 14/09/1741

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 190

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 107 (Gill vermeldt verkeerdelijk 1743 als het overlijdensjaar van Pike)

C. KONINCKX, *The First*, 339

POUILLON François (de)

° Gent ca. ? — † Whampou 1727

(Hij was een neef van de Gentse zouthandelaar Charles de Pouillon)

* *Oostende*

- schrijver bij de 1ste GIC-uitreding naar China (1724/25)
- 1ste schrijver bij de 3de GIC-uitreding naar China (1726/27)

Hij verdronk in Whampou nabij Kanton, op 5 of 6 jan. 1727 tijdens een handgemeen met Chinese dieven.

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5701, 06/01/1727, 5539 & 5542
RAG, Raad van Vlaanderen nrs. 33850-33851

POWER Franciscus

- ° Duinkerke ca. 1702

* *Oostende*

- 4de stuurman van de „*Leeuw*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

POWER John

- ° Engeland ca. ? — † Cassembazar 30/11/1727

* *Oostende*

- schrijver van de „*Hope*”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Banquibazar*

- raadslid en assistent-magazijnier te Cassembazar (1726/27)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5573
F. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, 156

PRONCKAERT Michiel

- ° Duinkerke ca. 1680

* *Oostende*

- kapitein van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

In 1712 vaarde hij als kaperskapitein vanuit Duinkerke.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008
ARB, Admir. nr. 818

PULLINCK Andries Hendrixen

- ° Oostende ca. 1694

* *Oostende*

- kapitein van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/21)

Een Hendrik Puling uit Oostende was in 1705 schipper van de „*Phelipe Quinto*”, een Spanjevaarder.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

M. BAES, *Vlaamse kooplui te Cadiz*, Bijlage IV

PU(Y)LIN(C)K Laureyns Henderickx

° Oostende ca. 1703

* *Oostende*

– kwartiermeester van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

– „pilotin” van de „*Hertogh van Lorreyne*”, China, GIC (1732/33)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

RAVEN Pieter Janssens

° Honselersdijk (N) ca. 1691

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Prins Eugenius*”, China (1718/19)

Mogelijk fungeerde hij ook als supercargó.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

SAA, IB nr. 1684, brief van 29/12/1717

RAY John

° Youghal (IRL) ca. 1693 — † Bengalen 1748

* *Oostende*

– 2de supercargó van de „*Sint-Mattheus*”, Surate (1715/16)

– 1ste stuurman van de „*Keyser Carolus VI*”, Malabar & Coromandel (1718/1720)

– 2de supercargó van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

– 2de supercargó van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

* *Banquibazar*

– havenmeester en raadslid (1724/1730)

– havenmeester, kassier en raadslid (1731/1735)

In juli 1719 verliet hij aan de Deense factorij Tranquebar (Coromandelukst) de „*Keyser Carolus VI*” na onenigheid met de kapitein. Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als „capabel voor tweede supercargó”. Vanaf 1736 werkte Ray als chirurgijn aan het hof van de Bengaalse nabab in Murshidabad.

Bronnen

ARB, Raad van Financiën nr. 8603

ARB, Admir. nr. 571

SAA, GIC nrs. 5636 & 5823

RAB, Not. J. A. Blondeel nr. 825, 14/12/1748

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 35

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 11-12 en 65-66

REYNGOET Egidius

° Oostende ca. 1693

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)

– onderkapitein, later kapitein van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

– kapitein van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5800

UBG, FHH Hs. 2008

ARB, Admir. nr. 570

REYSSCHOT Fransiscus

° Duinkerke ca. 1697 — † 02/06/1728

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Hij overleed tijdens de terugreis op 2 juni 1728.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5541

UBG, FHH Hs. 2008

RONNE (= ROSNAY ?)

° ?

* *Oostende*

– 1ste supercargó van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/21)

Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als „goed voor eerste of tweede (supercargó), maar ik meen dat hij geen Vlaams weet te lezen of te schrijven. Heeft hier sedert hij van Oost-Indië gekomen is wat in de venditiën gekocht zodat ik denk hij wat meer kennis heeft dan te voren”. Hij werd door de GIC niet aangeworven.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De Oostendse handel op de Arabische Zee en Voor-Indië*, thesis, 189

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 35

ROOSE Balthasar

° Duinkerke ca. 1676 — † 18/02/1725

* *Oostende*

– kapitein van de „*Prins Eugenius*”, Mozambique (1721/22)

– kapitein van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

In 1707 was hij vanuit Duinkerke actief als kaperskapitein.

Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als „een goed zeeman en vreedzaamig onder zijn equipage, doch geen stuurman. Anders heel wel”. Hij stierf aan de rode loop tijdens zijn laatste reis op 18 februari 1725.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 801

SAA, GIC nr. 5539

UBG, FHH Hs. 2008

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 194-195

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

ROOSENS Joseph

° Antwerpen ca. 1694

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

ROSA Frans

° Geel ca. 1688

* *Oostende*

– 3de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

– 1ste supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)

Van Cotthem oordeelde in 1723 over hem : „Heeft de reis naar China tweemaal gedaan, doch mij dunkt dat er wel iemand boven hem of egaal mocht zijn ; oordeele hem wat flauw in de negotie”. Hij werd door de GIC niet aangeworven.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 575

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

ROSNAY William (= RONNE ?)

° Ierland ca. ?

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Keyser Carolus VI*”, Malabar & Coromandel (1718/20)

Na onenigheid met de kapitein (Godefroy de la Merveille) verliet hij het schip reeds in Cork op de heenreis.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 11

RO TSAERT Herbaldus

° Oostende ca. 1695

* *Oostende*

– 1ste stuurman en 2de supercargo van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1719/20)

– 1ste supercargo & 1ste stuurman van de „*Prins Eugenius*”, Mozambique (1721/22)

– luitenant van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

- 1ste stuurman van de „Aertshertoginne”, Bengalen, GIC (1727/28)
- 1ste stuurman of onderkapitein van het „Seepeert”, Bengalen, GIC (1729/30)
- 1ste stuurman van de „Concordia”, Bengalen, GIC (1732/34)

* *Zweden*

- 1ste stuurman van de „Suecia”, Bengalen (1739/40)

Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als „niet capabel voor kapitein, maar beter voor stuurman of zeilmaker, wat eigenlijk zijn functie is. Heeft ook een reisje gedaan voor supercargos, ik oordeel hem maar capabel om derde (supercargo ?) of tweede stuurman”. Een andere lijst van 1723 vond hem „goed voor 2de of 3de stuurman. Is wel ter penne en van goed gedrag”. Hij had toen al 2 reizen naar Surat en één naar Mozambique gemaakt. Deze tweede expeditie naar Surat moet Rotsaert in 1717 (de „Prins Eugenius”) of in 1715 (de „Sint-Mattheus” of de „Charles Galleye”) ondernomen hebben ;

Tijdens het najaar van 1738 wou de Deense Aziatische Compagnie hem aanwerven als 2de kapitein voor het volgende seizoen (1739), maar Rotsaert ging niet op dit aanbod in, blijkbaar was in Zweedse dienst varen aantrekkelijker.

In 1742 was hij te Oostende één van de oprichters van een compagnie voor haringvangst.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

RAK, As. K. nr. 93, 23/09/1738

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nrs. 5922 & 5556

S. DUHAMEL, *De Gentse familie Maelcamp*, 127

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 48

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 194-195

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 71

F. PRIMIS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

F. THIELEMANS, *Louis Bernaert*, thesis, 192

ROSSEAU Urbanus

° ?

* *Oostende*

- schrijver van het „Huys van Oostenrijk”, China (1719/20)

Bronnen

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 29

SARFIELD Xavier

° Ierland — † Sint-Helena 22/05/1716

* *Oostende*

- kapitein van de „Sint-Mattheus”, Surat (1715/16)

Op de terugweg wou Sarsfield ravitailleren aan de Engelse fortfactorij te Sint-Helena, maar het Oostendse schip werd onder vuur genomen waarbij de kapitein omkwam.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De specerijhandel*, 228
ARB, Raad van Financiën nr. 8603

SAVAGE George

° ?

* *Oostende*

– supercargo van de „Peys”, Bengalen, GIC (1726/27)

* *Banquibazar*

– directeur van het terrein en de gebouwen (1726/30)

– idem en raadslid (1731/34)

Savage, die reeds enige tijd ziek was, vertrok in 1734 met de laatste Oostendse Bengalen-vaarder „*Concordia*” naar Europa.

Bronnen

SAA, GIC nrs. 5618 & 5636
F. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, 87

SCHONAMILLE François de

° Oostende vóór 1687 — † Pegu 28/03/1745

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Keyser Carolus VI*”, Malabar & Coromandel (1718/20)

– supercargo van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

* *Banquibazar*

– handelaar en raadslid (1725/30)

– gouverneur van de Keizerlijke factorij (1731/1744)

Na onenigheid met kapitein de la Merveille verliet hij de „*Keyser Carolus VI*” te Tranquebar in juli 1719. Als handelaar verbleef hij 4 jaar aan de Coromandelukust. Eind 1723 kwam hij met de Deense Oost-Indiëvaarder „*Dronning Anna Sophia*” terug naar Europa.

Tijdens het najaar van 1744 ontstond er een gewapend conflict met de nabab van Bengalen, waardoor Schonamille Banquibazar verliet en naar Birma vluchtte. Hij poogde in Pegu tevergeefs een nieuwe handelspost uit te bouwen. Hij sneuvelde in nieuwe gevechten met de Mons, autochtonen uit Noord-Birma, nabij Pegu.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 9-14, 79-89

SHEFFIELD (CHEFFIELD) William

° Engeland ca. ? — † Antwerpen vóór 1737

* *Oostende*

– 1ste supercargo bij de 2de GIC-uitreding naar China (1725/26)

In 1728 kocht hij zijde in de GIC-vendities. Hij was daarna actief als speculant in Antwerpen, waar hij voor 1737 insolvent overleed. Na de 2de GIC-uitreding werd hij verdacht van fraude.

Bronnen

SAA, GIC nr. 5800

SAA, IB nr. 1677, brief aan C. Pike, 08/11/1728

SAA, Pk. nr. 417 f° 54 (1737)

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 191

Id., *De Oostendse Chinahandel*, art. 322

SILVESTER (SEVESTER) Joseph

° Saint-Malo ca. 1684

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Stadt Gendt*”, Moka, Surate & Malabar (1721/22)

– onderkapitein van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

ARB, Admir. nr. 571

SHURLA John

° Essex ca. 1683

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)

Bronnen

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 36

ARB, Admir. nr. 575

SICKES Samuel

° London ca. 1695

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

SOETAERT Dominique

° Oostende ca. 1700

* *Oostende*

– chirurgijnsmaat van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724/25)

* *Banquibazar*

– 2de chirurgijn, verblijvend te Cassembazar (1724/30)

– 1ste chirurgijn en handelaar (1731/44)

Hij overleefde de strijd tegen de nabab en de vlucht van François de Schonamille naar Birma in 1744/45. In 1746 verbleef hij te Pondichéry (Coromandelkust).

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nrs. 5636 & 5923
J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 90

SOLGARD Peter
° Engeland ca. ?

* *Oostende*
– kapitein en 1ste supercargo van de „*Keyzerinne*”, China (1720/21)

In 1715 zeilde hij in het gezelschap van kapitein Opid met de „*Charles the 6the*” van Livorno naar Borneo en China en verkocht de Oostindische lading in Lissabon. Solgard had voor deze expeditie een keizerlijk paspoort.

Bronnen
SAA, IB nr. 1570, 31/07/1721
MPM, Arch. nr. 633
IOL, Home Misc. nr. 74 f° 473

SON Simon
° Schiedam ca. 1683

* *Oostende*
– 3de stuurman van de „*Huys van Oostenrijk*”, China (1721/22)

Bronnen
ARB, Admir. nr. 571

SPENDELOW Peter
° Bristol ca. 1695 — † na 1748

* *Oostende*
– schrijver van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)
– vermoedelijk supercargo van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1721/22)
– 1ste supercargo bij de 1ste GIC-uitreding naar China (1724/25)
– 1ste supercargo bij de 4de GIC-uitreding naar China (1727/28)
– 1ste supercargo van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

De lading van het smokkelschip „*Apollo*” werd in maart 1732 in Hamburg geveild, onder toezicht van Spendelow. Hij vestigde zich nadien in Hamburg als koopman in koloniale waren. In de periode 1736/38 was hij er nog correspondent van Thomas Hall.

Bronnen
ARB, Admir. nr. 575
SAA, GIC nrs. 5539, 5549 en 5557
SAA, IB nr. 1675, brief aan Neny, 28/10/1726
C. GILL, *Merchants and Mariners*, 99-101, 109, 158

SPIEGELS Cornelis
° Amsterdam ca. 1680

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Stadt Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)

Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als een „capabel” supercargo.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

F. PRIMS, *De reis van de St.-Carolus*, 35

STAM Jacobus

° Rotterdam ca. 1679

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Flandria*”, China (1721)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 1857

STEELACK A.

° Amsterdam ca. 1689

* *Oostende*

– 4de supercargo van de „*Stadt Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

STEVENAER Henderick

° Oostende ca. 1687

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

– 3de stuurman van de „*Keyzerinne*”, China (1722/23)

In 1715 was hij stuurman op de Vlissingse pleit „*Den Gouden Leeuw*”, die op Nantes vaarde.

Volgens de monsterrol fungeerde hij in 1719 als 2de stuurman, maar uit een reisverslag blijkt dat de Engelsman Francis Wood de 2de stuurman was aan boord van de Moka-vaarder „*Keyserinne Elisabeth*”.

De „*Lyste van stuerlieden*” van 1723 oordeelde hem „goet voor tweede stuurman”.

Een Stevensaers kocht in 1732 en 1733 thee in de GIC-vendities, en was geassocieerd met Ghyselinck.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 575

SAA, GIC nr. 5922

RAB, Not. Van Caillie, depot 1941, nr. 31, 10/05/1715 en depot 1940, nr. 21, 17/05/1720

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 187 & 191

STEVENAERE Philippus

° Oostende ca. 1697

* *Oostende*

- 3de stuurman van de „*Marquis de Prié (II)*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)
- 4de stuurman van de „*Stad Oostende*”, Coromandel & Mergui (1720/21)
- 4de stuurman van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

De „*Keyzerinne Elisabeth*” werd op 29 mei 1724 door Algerijnse piraten gekeapt. De bemanning kwam pas in 1726/27 vrij. Tijdens de 2 vorige reizen werd zijn schip ook al gekeapt.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563, 571 & 575

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 179-184

STEVENS Pieter

° Gent (Meulestede) ca. 1687 — † 23/11/1721

* *Oostende*

- 3de of 4de supercargo van de „*Prins Eugenius*”, Malabar & Surate (1719/20)
- 4de supercargo van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Hij overleed tijdens de reis met de „*Sint-Pieter*” op 23 nov. 1723.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563 & 571

UBG, Hs. 929

STOCK John

° Deal (E) ca. 1680

* *Oostende*

- 3de stuurman van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

STREBEL Pierre

° Bourbonnais (F) ca. 1694 — † Banquibazar 1733

* *Oostende*

- 1ste chirurgijn van de „*Graaf van Lalaing*”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)
- 1ste chirurgijn van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)
- 5de supercargo bij de 3de GIC-uitreiding naar China (1726/27)
- supercargo van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

* *Banquibazar*

- 2de raadslid & chef van de nevenfactorij Borompour (1731/33)

In juni 1727 voerde hij, als supercargo, een beenamputatie uit tijdens de 3de GIC-expeditie naar China.

Begin januari 1731 ging hij bij Ballasore (Bengalen) aan boord van de „*Phoenix*” en maakte als supercargo een gedeelte van de omzwerving van dit schip mee. Hij wist in Tranquebar en te Pondichéry een textiellading voor de „*Phoenix*” te bestellen.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

ARB, Admir. nr. 571

SAA, GIC nrs. 5542, 5556 & 5701

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 33-35

TAYLOR William

° Essex ca. 1683

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 36

THOMPSON Simon

° Yarmouth ca. 1683

* *Oostende*

– „Lieutenant” van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

– 1ste stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

TICHELAER N.

° Antwerpen ca. 1693

* *Oostende*

– 3de supercargo van de „*Flandria*”, China (1721)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

TIJT Theodorus

° Rotterdam ca. 1667

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

T(H)OBIAS Joannes

° Oostende ca. 1674

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Keyzerinne*”, China (1722/23)

– 2de supercargo bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)

In 1723 beoordeelde Van Cotthem hem als „zeer goed en van veel capaciteit (voor supercargo) voor China, omdat hij daar tweemaal geweest is”. Dus vermoedelijk voer Tobias reeds in 1719 of 1720 als supercargo naar China. Na de 2de GIC-uitreding werd hij echter verdacht van fraude. Hij diende in ieder geval een zware boete te betalen volgens de rekeningen van die uitreding.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

SAA, GIC nr. 5800

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, 322

TOBIN James

° Kilkenny (IRL) ca. 1686 — † 1735

* *Oostende*

– kapitein en 1ste supercargo van de „*Prins Eugenius*”, China (1718/19)

– kapitein en 1ste supercargo van de „*Prins Eugenius*”, China (1720/21)

Vóór 1718 was hij in dienst van de EIC. In 1720 werd hij door de Oostenrijkse keizer wegens bewezen diensten geridderd. Na zijn tweede Oostendse reis keerde hij echter terug naar Engeland.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

IOL, Home Misc. nr. 74 f° 473

SAA, IB nr. 1682, 02/07/1735

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 15

TOMSON Robert

° ? ca. 1681

Mogelijk was hij verwant aan de gelijknamige Oostendse familie

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 570

M. SEBRECHTS, *De Oostendse kaper Michiel Mansvelt*, 32

UYLENBERGH Tobias

° Amsterdam ca. 1672

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Stadt Oostende*”, Mergui & Coromandel (1720/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

VALCKENIER Frans Cornelis

° Oostende ca. 1700

(zoon van Cornelis)

* *Oostende*

– kwartiermeester van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

– 3de stuurman van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

– stuurman van de brigantijn „*Den Postillion*”, GIC (okt. 1725 naar Hamburg vertrokken)

In de „Lyste van stuerlieden” van 1723 vond men „Valckenier de Jonge goet voor 2de of 3de stierman”.

Een „Valcquenier” uit Oostende was in 1703/05 schipper van de „*Eendracht*”, een Spanjevaarder.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

UBG, Hs. 929

SAA, GIC nrs. 5503 & 5922

M. BAES, *Vlaamse kooplui te Cadiz*, thesis, bijlage IV

VALCKENIER Pieter

° Oostende ca. 1701

* *Oostende*

– 5de stuurman van de „*Concordia*”, China, GIC (1727/28)

Een „Pieter Valckenier de Jonge” was in 1715/16 schipper van de hoeker „*Juffrouwe Françoise*”, die op Cadiz en Nantes vaarde. Ook wordt een „Pieter Valckenier” vermeld als Oostendse loods in 1724 en 1726.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

RAB, Not. Van Caillie, depot 1941, nr. 7, akte 16, 24/03/1715

SAA, GIC nrs. 5503 & 5800

VAN BRAKEL Joannes

° Oostende ca. ?

* *Oostende*

– schipper van de galjoot „*Sint-Antonius de Padua*”, Canarische eil. & Brazilië, GIC (vertrokken op 30 jan. 1727)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

VAN BUUREN Adriaan

° Amsterdam ca. 1688 — † 1729

(Vermoedelijk een verwant van de bewindhebber Diderik van Buuren)

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Flandria*”, China (1721)

* *Noordnederland*

– 1ste supercargo van de „*Buuren*”, de 2de VOC-uitreiding naar China (1729)

Hij kwam om toen de „*Buuren*” kort na de afvaart verging nabij Texel in december 1729.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 1854

ARB, Admir. nr. 571

SAA, IB nr. 1678, 15/12/1729

C. JÖRG, *Porcelain and the Dutch China trade*, 22 & 323

VAN DEN HAUTE Guillaume

° Gent ca. 1682

* *Oostende*

– 1ste supercargo van de „*Flandria*”, China (1721)

De „*Flandria*” werd op 9 augustus tijdens de heenreis gekaapt door de EIC nabij het fort Bencoulén op Sumatra.

In 1723 beoordeelde Van Cotthem hem als een „goed boekhouder en gauw negociant, doch ik weet niet wat negotie hij best verstaat omdat hij zijn reis niet volbracht heeft”.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 34

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 12

VAN DER VEKEN Rumoldus

° Diest ca. 1688

* *Oostende*

– onderschrijver van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

VAN DE VELDE Lieven

° Gent ca. 1685

* *Oostende*

– 4de stuurman (en kok) van de „*Sint-Pieter*”, Malabar, Goa & Surate (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

UBG, Hs. 929

VAN DORPEN Daniël

° Antwerpen ca. 1693

* *Oostende*

– 5de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

VAN GOETHEM Joannes

◦ ?

* *Oostende*

– schrijver van de „*Marquis de Prié*”, China (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

VAN GOETHEM Pieter N.

◦ Gent ca. 1706

* *Oostende*

– scheepsjongen van de „*Marquis de Prié*”, China (1723/24)

– 2de schrijver bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5800

ARB, Admir. nr. 570

VAN HAERN Jan

◦ Schiedam ca. ?

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Concordia*”, Malabar & Surate (1719/21)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

VAN HES Norbertus

◦ Antwerpen ca. 1701

* *Oostende*

– 3de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

VAN HURK Pieter

◦ Amsterdam 17/07/1697 — † Kopenhagen 16/10/1775

(zoon van Jaspard)

* *Oostende*

– 1ste chirurgijn van de „*Sint-Franciscus-Xaverius*”, China (1720/21)

- 1ste chirurgijn van de „*Sint-Joseph*”, China (1723/24)
- 3de supercargo bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)
- 2de supercargo bij de 4de GIC-uitreiding naar China (1727/28)
- * *Denemarken*
- 1ste supercargo van de „*Cron Printz Christian*”, China (1731/32)

Daarna vestigde hij zich in Kopenhagen waar hij een van de belangrijkste aandeelhouders werd van de Deense Aziatische Compagnie (DAC). Van 1745 tot 1754 was hij directeur van de DAC. Jarenlang werkte hij ook als commissaris voor Zuidnederlandse investeerders bij de Bank van Kopenhagen en de Deense Westindische Compagnie.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 563, 570 & 571

RAG, Raad van Vlaanderen nr. 22997

J. PARMENTIER, *Oostendse zeelui en supercargo's*, 1-4 en 19

SAA, GIC nrs. 5800 & 5549

VAN HONDEGEM Johannes

° Duinkerke ca. 1696

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

VAN LANCKVELT Norbertus

° ?

* *Oostende*

- schrijver van het „*Huys van Oostenrijk*”, China (1719/20)

Bronnen

J. MERTENS, *Oostendse schepen*, 29

VAN LANGERAET Cornelis

° Vlissingen ca. 1687

* *Oostende*

- 2de stuurman van de „*Marquis de Campo*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

J. PARMENTIER, *The Ostend Guinea-Trade*, 195-198

VAN MAESTRICHT Philippe

° Oostende ca. 1690 — † 26/08/1722

* *Oostende*

- (Vlaamse) kapitein van de „*Wirtemberg*”, China (1719/20)

– kapitein van de „Graaf van Lalaing”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

Hij overleed na een korte ziekte op 26 aug. 1722 tijdens zijn laatste reis.

Bronnen

ARB, Admir. nrs. 571 & 575

VAN PRUYSSSEN François

° Antwerpen 1686 — † Antwerpen 1751

(zoon van Hendrik)

* *Oostende*

– 5de supercargo bij de 4de GIC-uitreiding naar China (1727/28)

– 2de supercargo bij de 6de GIC-uitreiding naar China (1732/33)

Hij trok rond 1715 naar Marseille waar hij huwde en zich toelegde op de Levanthandel. Na de pestepidemie van 1720 keerde hij terug naar Antwerpen. In 1728 werd hij beschuldigd van sodomie tijdens de 4de GIC-expeditie, maar door de Raad van Vlaanderen werd hij vrijgesproken. Van Pruysen werd later accijnsontvanger van de Antwerpse buitenbieren en werd er op 29 januari 1751 begraven.

Bronnen

K. DEGRYSE, *Sociale en seksuele spanningen aan boord van de Oostendse Oost-Indiëvaarders (1715-34)*, in : *Collectanea Maritima IV*, 74-77

SAA, GIC nrs. 5549 & 5550

VAN REMOORTELT Michiel

° Oostende ca. 1697

* *Oostende*

– „pilotijn” van de „Peys”, Bengalen, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

VAN SCHAER Martinus

° Amsterdam ca. 1695

* *Oostende*

– 2de chirurgijn van de „Graaf van Lalaing”, Malabar, Surate & Moka (1721/23)

Hij deserteerde in Moka. Daarna kwam hij in Bengalen terecht en werd er secretaris van gouverneur Cobbé. Na de dood van Cobbé in 1724 maakte hij veel schulden voor rekening van GIC, waarvoor door Parraber een proces werd aangespannen bij de Franse justitie in Pondichéry. Van Schaer zocht dan bescherming bij de Franse compagnie.

Bronnen

F. PRIMS, *De stichting van Banquibazar*, 19-39

ARB, Admir. nr. 571

VAN SPANGEN Hendrick

° Brugge ca. 1695

* *Oostende*

– luitenant van de „*Marquis de Campo*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

J. PARMENTIER, *The Ostend Guinea-Trade*, 195-198

VAN STADEN Hermanus

° Amsterdam ca. 1696 — † bij Ouessant 29/05/1724

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Keyzerinne Elisabeth*”, Moka (1723/24)

Hij sneuvelde op 29 mei 1724 in een gevecht met Algerijnse piraten niet ver van Kaap Finistère, die de „*Keyzerinne Elisabeth*” wisten te veroveren.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

F. PRIMS, *De assurantiën op de „Keizerin Elisabeth” kapitein Gheselle (1724)*, in : Bijdragen tot de Geschiedenis, nr. 28-29, jg. 1937-38, 131

VAN TRAPPE François

° Gent ca. 1695

(dezelfde als de volgende ?)

* *Oostende*

– 3de schrijver bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5800

UBG, FHH Hs. 2008

VAN TRAPPE(N) Joannes

° Gent ca. 1696

(zoon van Daniël)

* *Oostende*

– 1ste schrijver van de „*Marquis de Prié*”, China (1727/28)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

RAG, Raad van Vlaanderen nr. 22997

VE(A)RRÉ Johannes

° Oostende ca. 1697

* *Oostende*

– kwartiermeester van de „*Sint-Elisabeth*”, China, GIC (1724/25)

– „pilotijn” van de „*Arent*”, China, GIC (1726/27)

Een weduwe Johannes Varré (senior ?) kocht heel wat thee en porselein in de GIC-vendities tussen 1725 en 1735.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 193

VERBEECKE Geeraerd

° Nieuwpoort ca. 1685

* *Oostende*

– 3de stuurman van de „*Flandria*”, China (1721)

– 2de stuurman van de „*Carolus Sextus*”, Bengalen, GIC (1725/26)

– 4de stuurman van de „*Aertshertoginne*”, Bengalen, GIC (1727/28)

– 2de stuurman van de „*Concordia*”, Bengalen, GIC (1732/34)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

ARB, Admir. nr. 563

VERBEKE Jacobus-Tilemanus

° Oostende 1712 — † Oostende in of vóór 1742

* *Oostende*

– schrijver (van de kapitein) van de „*Hertogh van Lorreinen*”, China, GIC (1732/33)

Hij werd in 1734 ingeschreven in de nering van Sint-Niklaas (vrije winkeliers) te Oostende.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

M. SEBRECHTS, *De Oostendse kaper Michiel Mansvelt en zijn familie*, in : *Ostendiana III* (1978), 36

VERGOUWEN Joris

° Vlissingen ca. ?

* *Oostende*

– luitenant en supercargo van de „*Marquis de Prié (I)*”, Greynkust (1718)

Het schip werd op 23 dec. 1718 aangeslagen door de Hollanders nabij de de monding van de Rio Sester (Liberia). Vergouwen mocht in maart 1719 naar Amsterdam terugkeren.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 182-184

VERLINDEN Jacobus Frans

° Antwerpen ca. 1695

* *Oostende*

– 4de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1721/22)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

VIGNAULX Balthasar

° Oostende ca. ? — † Oostende 12/08/1743

* *Oostende*

– 5de supercargo van de „*Sint-Carolus*”, Bengalen, GIC (1724)

Van Cotthem beoordeelde hem in 1723 als „een zeer ervaren negociant en handelaar, maar heeft geen experientie van de Oost-Indische negotie”. Tussen 1728 en 1734 fungeerde hij als commissaris voor de Oostendse Walvisvaartcompagnie. Verder was hij vooral gekend als wijnkoopman en tussen 1726 en 1735 kocht hij ook Chinese waren in de GIC-vendities.

Bronnen

J. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus*, 35

S. KIRCHNER, *De Zuidnederlanders op walvisvaart onder het Oostenrijks bewind, Brussel : 1727-1734*, thesis, 124

K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel*, thesis, 193

VIGNEAUX Daniël

° Oostende ca. 1704

* *Oostende*

– 4de schrijver bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)

* *Zweden*

– 3de supercargo van de „*Suecia*”, China, (1737/38)

– 2de supercargo van de „*Götheborg*”, China, (1741/42)

– 2de supercargo van de „*Götha Lyon*”, China, (1746/49)

– 2de supercargo van de „*Princess Sophia Albertina*”, China, (1755/56)

Hij investeerde ook in de expedities van de „*Götheborg*” (1741/42) en de „*Riddarhus*” (1743/45)

(Wij danken dhr. C. KONINCKX die ons de Zweedse informatie verschaft).

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

C. KONINCKX, *The First*, 288

C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst*, 50

VILLE PICHART

° Saint-Malo ca. 1698 (of 1690)

* *Oostende*

– „Lieutenant” van de „*Arent*”, China, GIC (1724/25)

– onderkapitein van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

VILLET Jean

◦ ?

* *Oostende*

– 5de supercargo bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5800

VINCENT Joannes-Baptiste

◦ Duinkerke ca. 1694

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1727/28)

Hij was in 1725/26 leraar aan de school voor navigatie die door de GIC in Oostende opgericht werd.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

R. BAETENS, *De navigatie bij de GIC*, in : *Collectanea Maritima III*, Brussel, 1987, 29

VOLCKERS

◦ ?

* *Oostende*

– kapitein van de „*Cleyne Prins Eugenius*”, ook de „*Meremin*” genoemd, China (1720/21)

Bronnen

Journaal van de *Sint-Franciscus-Xaverius* (privé-bezit)

WAERSEGGERE Franciscus

◦ ?

(zie ook DE WAERSEGGER)

* *Oostende*

– „Vlaamse” kapitein van de „*Keyzerinne*”, China (1720/21)

Bronnen

SAA, IB nr. 1669, 10/05/1721

WALDACK Joannes

◦ Gent ca. 1684

* *Oostende*

– stuurman van de „*Marquis de Campo*”, Greynkust & Ivoorkust (1719)

– bootsman van de „*Stadt Oostende*”, Mergui & Coromandel (1720/21)

– bootsman van de „*Aertshertoginne*”, Bengalen, GIC (1727/28)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

UBG, FHH Hs. 2008

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 184-187

WALDO Peter Samuel

° London ca. 1690

* *Oostende*

– 2de supercargo van de „*Sint-Joseph*”, China (1719/20)

In 1748 was hij nog als handelaar actief in London.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

C. GILL, *Merchants and Mariners*, 158

WAT(T)ERLOO(T) Willem

° Oostende ca. 1696

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Marquis de Campo*”, Malabar & Surate (1719/21)

De „Lyste van stuerlieden” van 1723 vond hem „goet voor 3de of 4de stuurman”.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 563

SAA, GIC nr. 5922

WELSH

Engelsman, ° ?

* *Oostende*

– supercargo van de „*Prins Eugenius*”, China (1720/21)

Bronnen

IOL, Home Misc. nr. 74 f° 473

WELSH Patritius

° ?

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Hertogh van Lorreinen*”, China, GIC (1732/33)

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

WHEBLE John

Engelsman, ° ? — † 13/01/1731

* *Oostende*

– kanonnier van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

– kwartiermeester en „pilotin” van de „*Apollo*”, China, GIC (1730/31)

Hij overleed tijdens de reis met de „*Apollo*”.

Bronnen

RAB, Not. Van Caillie, depot 1940, nr. 21, akte 15, 17/05/1720

UBG, FHH Hs. 2008

SAA, GIC nr. 5557 (f° 1 en f° 36)

WILLEMS Carel

° Aalst ca. 1699

* *Oostende*

– 4de schrijver bij de 2de GIC-uitreiding naar China (1725/26)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5800

WILLEMS Joannes

° Oostende ca. 1672

* *Oostende*

– kapitein van de „*Flandria*”, China (1721)

Het schip werd de 9de augustus 1721, op de heenreis, gekaapt door de Engelsen bij het fort Bencoulen op Sumatra.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 571

J. PARMENTIER, *De holle compagnie*, 12

WILLEMS Joannes

° Oostende ca. 1694

* *Oostende*

– 1ste stuurman van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

WILLEMSSEN Hendrick

alias Elias Neal

° Ierland ca. 1703 — † Kanton 26/09/1725

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Marquis de Prié*”, China, GIC (1725/26)

Hij overleed in China tijdens deze reis.

Bronnen

UBG, FHH Hs. 2008

UBG, FHH Hs. 1923, 26/09/1725

SAA, GIC nr. 5800, f° 104-105

WILLEMSZ (WILLEMSSEN) Jan

° Oostende ca. ? — † Elmina 13/02/1719

* *Oostende*

– kapitein van de „*Marquis de Prié (I)*”, Greynkust (1718)

Tussen 1706 en 1712 was hij een succesvol kaperskapitein.

De „*Marquis de Prié (I)*” werd op 23 dec. 1718 nabij de Rio Sester (Liberia) aangeslagen door Hollandse schepen. Willemsz werd opgesloten in het fort van Elmina (Ghana) en overleed er aan koorts in februari 1719.

Bronnen

J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders*, 179-183

ARB, Admir. nrs. 814-818

WOLFERSTON Morgan

° Dublin ca. 1708

* *Oostende*

– „pilotin” van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5557

WOOD Francis

Engelsman, ° ?

* *Oostende*

– 2de stuurman van de „*Keyserinne Elisabeth*”, Moka & Malabar (1719/20)

Bronnen

RAB, Not. Van Caillie, depot 1940, nr. 21, akte 15, 17/05/1720

WOODLOCK Bartholomi

° Waterford (IRL) ca. 1704

* *Oostende*

– 4de stuurman van de „*Neptunus*”, Bengalen, GIC (1729/30)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5556

WRIGHT Robert

° Kent ca. 1676 — † 1719

* *Oostende*

– kapitein van de „*Prins Eugenius*”, China (1718/19)

Hij overleed tijdens deze reis.

Bronnen

ARB, Admir. nr. 575

ZEGERS Joannes Baptiste

° ?

* *Oostende*

– schrijver van de „*Tijger*”, China, GIC (1726/27)

Bronnen

SAA, GIC nr. 5542 (f° 76)

Afkortingen voor archivalia en bibliotheken

Admir. : Admiraliteit

AFF : Algemeen Familiefonds

ARB : Algemeen Rijksarchief Brussel

ARDH : Algemeen Rijksarchief Den Haag

As.K. : Asiatisk Kompagni

FHH : Fonds Hye Hoys

GIC : Generale Indische Compagnie

HM : Home Miscelaneous

IB : Insolvente Boedelkamer

IOL : India Office Library

LAG : Göteborgs Landsarkivet

MPM : Museum Plantin-Moretus

NBKG : Nederlandse Bezittingen op de Kust van Guinea

NM : Nordiska Museet Stockholm

ÖIJ : Öijareds säteris

ÖST : Östadsarkivet

Pk : Privilegiekamer

RAB : Rijksarchief Brugge

RAG : Rijksarchief Gent

RAK : Rigsarkivet Kopenhagen

RvFin : Raad van Financiën

SAA : Stadsarchief Antwerpen

UBG : Universiteitsbibliotheek Gent

UUL : Uppsala Universitets Bibliotek

Afkortingen voor nationaliteiten

E : Engeland

F : Frankrijk

IRL : Ierland

N : Noordelijke Nederlanden

Bibliografie

- M. BAES, *Vlaamse kooplui te Cadiz tijdens de Spaanse Successie-oorlog, 1699/1700 — 1710/11. De firma Forchoudt, De Noye en Whit*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, R.U. Gent, 1975-1976.
- R. BAETENS, *De navigatie bij de Generale Indische Compagnie*. In : „Collectanea Maritima”, III, 1987, p. 21-38.
- J. BOWENS, *Nauwkeurige Beschrijving der oude en beroemde Zee-stad Oostende, gelegen in Oostenrijksch Vlaenderen*, Brugge, 1792.
- J. COOPMAN, *De Oost-Indiëvaarders : een ander aspekt*. In : „Neptunus”, nov. 1977, p. 2-6.
- L. COUVREUR, *James Dormer*. In : „Bijdragen tot de Geschiedenis”, 28, 1937, p. 11-36.
- W. DEBROCK, *François Carpentier, Oostendse kaper*. In : „Ostendiana”, III, 1978, p. 147-158.
- W. DEBROCK, *Oostende en maritieme oorlog tussen 1702 en 1706*. In : „Neptunus”, feb. 1983, p. 33-43.
- K. DEGRYSE, *De Antwerpse fortuinen. Kapitaalaccumulatie, -investering en -rendement te Antwerpen in de 18de eeuw*, onuitgegeven doctoraatsverhandeling, R.U. Gent, 1985.
- K. DEGRYSE, *De maritieme organisatie van de Oostendse Chinahandel (1718-1735)*. In : „Mededelingen van de Marine Academie”, XXIV, 1977, p. 19-57.
- K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, R.U. Gent, 1971-1972.
- K. DEGRYSE, *De Oostendse Chinahandel (1718-1735)*. In : „Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis”, LII, 1974, 306-347.
- K. DEGRYSE, *Sociale en sexuele spanningen aan boord van de Oostendse Oost-Indiëvaarders (1715-1734)*. In : „Collectanea Maritima”, IV, 1988, p. 68-80.
- K. DEGRYSE en J. PARMENTIER, *Maritime Aspects of the Ostend Trade to Mocha, India and China (1715-1732)*. In : „Ships, sailors and spices. East India Companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries” (eds. J. R. BRUIJN and F. S. GAASTRA), Amsterdam, 1993, p. 139-175.
- S. DUHAMEL, *De Gentse familie Maelcamp. Fortuin en sociaal prestige in de 17de-19de eeuw*. Onuitgegeven licentieverhandeling, RUG, 1992-93.
- J. FILLIAERT, *De Compagnie van Vischvaart te Nieuwpoort 1727-1737*, Nieuwpoort, 1939.
- H. FURBER, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*, Minneapolis/London, 1976.
- C. GILL, *Merchants and Mariners of the 18th Century*. London, 1961.
- G. HINCHLIFFE, *An Ostend East Indiaman, 1718-20*. In : „The Mariner's Mirror”, 59, 3, 1973, p. 291-297.
- H. HOUTMAN-DE SMEDT, *Charles Proli, Antwerps zakenman en bankier, 1723-1786. Een biografische en bedrijfshistorische studie*. Verhandelingen van de Koninklijke Academie van België. Klasse der Letteren, jg. 45, nr. 108, Brussel, 1983.
- M. HUISMAN, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende. Etude historique de politique commerciale et coloniale*. Bruxelles, 1902.
- C. J. A. JÖRG, *Porcelain and the Dutch China trade*. The Hague, 1982.

- S. KIRCHNER, *De Zuidnederlanders op walvisvaart onder het Oostenrijks bewind, Brussel : 1727-1734*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, R.U. Gent, 1987-1988.
- C. KONINCKX, *Andreas Jacobus Flanderin. Een achttiende-eeuwse middelgrote koopman*. In : *Bijdragen tot de Geschiedenis*, LVI, 1973, p. 243-290.
- C. KONINCKX, *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731-1766)*. Kortrijk, 1980.
- C. KONINCKX, *Zuidnederlanders in vreemde dienst buitengaats. Een schakel in de overdracht van nautische kennis in de 18de eeuw*. In : „*Collectanea Maritima*”, III, Brussel, 1987, p. 39-71.
- C. KONINCKX, *Zuidnederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1786*. In : „*Handelingen van de Koninklijke Zuidnederlandse Maatschappij*”, XXXI, 1977, p. 121-136.
- D. LIÉVOIS, *Jean-Baptiste De Febure*. In : „*Stadsarcheologie*”, jg. 15, Gent, 1991, p. 37-41.
- J. MERTENS, *Oostendse schepen naar Kanton (1719)*. In : „*Ostendiana*”, IV, 1982, p. 19-38.
- H. B. MORSE, *The Chronicles of the East India Company trading to China 1635-1834*. Oxford, 1926.
- J. PARMENTIER, *Guilielmo de Brouwer (1693-1767). En skitse af en kaptajn, handelsmand og rederi i det 18. århundrede*. In : „*Maritim Kontakt*”, XIV, København, 1990, p. 64-80.
- J. PARMENTIER, *De handelaars en supercargo's in de Oostendse Moka- en Indiahandel (1714-1735)*. In : „*Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*”, CXXII, 3-4, 1985, p. 181-208.
- J. PARMENTIER, *De holle compagnie. Smokkel en legale handel onder Zuidnederlandse vlag in Bengalen, ca. 1720-1744*. Hilversum, 1992.
- J. PARMENTIER, *De Oostendse Guineavaarders, 1718-1720*. In : „*Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*”, CXXVII, 3-4, 1990, p. 165-197.
- J. PARMENTIER, „*Oostendse*” *zeelui en supercargo's in dienst van de Deense Aziatische Compagnie (1730-1747)*. In : „*Mededelingen van de Koninklijke Marine Academie*”, XXVII, 1983-1984-1985, p. 1-19.
- J. PARMENTIER, *The Ostend Guinea-Trade, 1718-1720*. In : „*International Journal of Maritime History*”, II, 1, 1990, p. 175-206.
- J. PARMENTIER, *The Ostend Trade to Moka and India (1714-1735) : The Merchants and Supercargos*. In : „*The Mariner's Mirror*”, 73, 2, 1987, p. 123-137.
- J. PARMENTIER, *Søfolk og supercargoer fra Oostende i Dansk Asiatisk Kompagnis tjeneste 1730-1747*. In : „*Handels- og Søfartsmuseets Arbog*”, Helsingør, 1989, p. 142-173.
- J. PARMENTIER, *De specerijhandel van de Oostendse Oost-Indiëvaarders, 1714-1735*. In : „*Specerijkelijk. De Specerijenroutes*”, Brussel, 1992, p. 227-235.
- J. PARMENTIER, *Een vermaecklijck treck-schuytje. Een spiegel van de trekvaart in de Nederlanden tijdens de 17de en 18de eeuw*. In : „*Een trekschuit voor koningen, de barge tussen Gent en Brugge*”, Gent, 1993, p. 29-72.
- W. G. PERRIN, *A Voyage Round the World by way of the Great South Seas Performed in the Years 1719-1722*. Cassel/London, 1928.
- F. PRIMS, *De assurantiën op de „Keizerin Elisabeth” kapitein Gheselle (1724)*. In : „*Bijdragen tot de Geschiedenis*”, 28-29, 1937-38, p. 130-136.

- F. PRIMS, *De reis van de Sint-Carolus, 1724*. Antwerpen, 1926.
- F. PRIMS, *De slaven van de Keyzerinne Elisabeth, kapt. Gheselle : 1724-27*. In : „Bijdragen tot de Geschiedenis”, 18, 1927, p. 1-21 & 81-107.
- F. PRIMS, *De Stichting van Banquibazar. Onze eerste kolonie (1724-1727)*. Antwerpen, 1930.
- F. PRIMS, *Van Guido Gezelle tot Jozef Gheselle den kapitein*. In : „Antwerpiensia”, 1930, p. 90-99.
- V. RING, *Asiatische Handlungscompagnien Friedrich des Grossen. Ein Beitrag zur geschichte des preussischen Seehandels und Aktiewesens*. Berlin, 1890.
- J. ROTSZAERT, *De reis van het Keyserlijck Compagnieschip genaemt De Keyzerinne*. Verh. Heemk. Kring M. van Coppenolle, Brugge, 1963.
- M. SEBRECHTS, *De familie Rycx*. In : „Ostendiana”, II, 1975, p. 7-38.
- M. SEBRECHTS, *De Oostendse kaper Michiel Mansvelt en zijn familie*. In : „Ostendiana”, III, 1978, p. 17-40.
- J. SUTTON, *Lords of the East. The East India Company and its Ships*. London, 1981.
- F. THIELEMANS, *Louis Bernaert. Een gemiste fortuinkans in dienst van de Oostendse Compagnie, 1718-1741*, onuitgegeven licenciaatsverhandeling, R.U. Gent, 1990-1991.

BIJLAGE II

DE SAMENSTELLING EN DE FUNCTIES VAN DE SCHEEPSSTAF BIJ DE OOSTENDSE OOST-INDIË- EN GUINEAVAARDERS

We stelden vast dat het aantal officieren aan boord van de particuliere Oost-Indiëvaarders verschildte naargelang de handelsrichting. De Chinavaarders beperkten het aantal officieren tot vier of vijf eenheden ; een kapitein en drie of vier stuurlieden. De India- en Mokaschepen daarentegen deden een beroep op gemiddeld 5 à 6 officieren. De verklaring voor dit fenomeen ligt hem bij de identiteit van de reders en niet bij de verschillende bestemmingen in Oost-Indië. Voornamelijk de Gentse reders en Thomas Ray monsterden 5 of 6 officieren per expeditie aan. Aan boord van de schepen die uitgereed werden door de Antwerpse groep Cloots-De Pret en ook door Moretus & C^o telden we meestal slechts vier officieren. Het feit dat die Antwerpse reders zich vooral toegedden op de theetrafiek bepaalde de relatief lage aanwezigheid van officieren op de China-schepen.

De scheepsstaf bij de Compagnie was min of meer gestandaardiseerd tot een kapitein, een onderkapitein, een luitenant (de opperstuurman), vier stuurlieden en een *pilotijn* of stuurmansleerling. Enkele malen kwamen de functies van onderkapitein en luitenant niet voor. In deze gevallen echter werden de functies van de stuurlieden opgewaardeerd en ontvingen de eerste en de tweede stuurman het loon van onderkapitein en luitenant. De derde en de vierde stuurman kregen dan de vergoedingen van de eerste en tweede stuurman.

Wanneer we nu de verschillende functies van de scheepsofficieren afzonderlijk beschouwen, merken wij dat in de monsterrollen van de particuliere Oost-Indiëvaarders regelmatig Vlaamse kapiteins worden vermeld die niet de leiding hadden over deze schepen. Het commando van deze bodems werd vooral toevertrouwd aan Engelse kapiteins. De Vlaamse kapiteins fungeerden dan als onderkapitein of stuurman. Door de strikte verbodsbepalingen van de Engelse overheid, die haar onderdanen verhinderde onder keizerlijke vlag te varen, waren de Zuidnederlandse reders genoodzaakt de officiële monsterrollen te vervalsen ¹.

Ook werden een aantal Engelse officieren en supercargo's op korte tijd genaturaliseerd om de Engelse overheid te misleiden.

Over de omzichtige werkwijze die de Zuidnederlandse reders in dit verband moesten volgen schreef J. De Pret in 1720 aan de Londense kapitein Edward Pearson : „*Vous scavez monsieur que la Cour de Bruxelles ne veut pas qu'on employe des officiers anglais, ainsy si vous estes obligé d'en prendre quelques uns de cette nation il faut*

¹ Reeds in oktober 1716 verbood het Engelse parlement landgenoten te participeren in de buitenlandse Oost-Indiëvaart (IO/HM 74, f^o 6).

*les faire passer sur d'autres noms, françois, italiens, hollandais e.a. afin quil n'y aye point de contestation entre la Cour de Londres et celles de Bruxelles"*².

Verder liet men enkele malen buitenlandse officieren in het geheim aan boord komen in Nieuwpoort en Calais, omdat in Oostende spionnen vertoefden die elke activiteit met betrekking tot de Oost-Indiëvaart aan London signaleerden.

Ter illustratie volgt hier de lijst van de Vlaamse kapiteins zoals ze in de admiraliteitsregisters voorkomen en de werkelijke Engelse kapiteins.

Schip	Vlaamse kapitein	Engelse kapitein
<i>St. Joseph</i> (1719)	T. Becu	R. Hale
<i>Wirtemberg</i> (1719)	P. van Maestricht	N. Funnel
<i>Brusselse Galleye</i> (1719)	N. Derudder	P. Jackson
<i>Stahremberg</i> (1719)	J. Claeyssens	R. Gargan
<i>Keyzerinne</i> (1720)	F. Waerseggere	P. Solgard
<i>Stadt Weenen</i> (1720)	J. Bulteel	J. Harrison

De twijfeld over de nautische bekwaamheid van de reeds hoger geciteerde negen kapiteins, die hun functie met deze van hoofdsupercargo combineerden, is gegrond. Het feit dat men als hoofdsupercargo de eigen handel bijzonder goed kon verzorgen en men hierdoor een klein fortuin kon verdienen tijdens de vooruitredingen was vermoedelijk het hoofdmotief om deze functies te laten samengaan. We kunnen ze eerder kenmerken als expeditieleiders en niet zozeer als officieren die het maritieme welslagen van de reis als hun voornaamste taak beschouwden.

Bij de Guineavaarders bleek het maritieme sukses van de reis in grote mate afhankelijk van de Zeeuwse stuurlieden. De Oostendse Guinea-schepen zeilden telkens onder het commando van een Zuidnederlandse kapitein, doch door de gebrekkige kennis van de Westafrikaanse kusten monsterden de reders als tweede kapitein of opperstuurman ervaren stuurlieden uit Zeeland aan. De Zeeuwen kregen ook de leiding over de handelsactiviteiten.

Tijdens de particuliere vaart cumuleerde de laagste stuurman enkele malen zijn functie met die van zeilmaker, bootsman of kok. Aan boord van de Compagnie-schepen bleven deze taken gescheiden.

Tenslotte geven we nog een bondig overzicht van alle functies die in de prosopografische studie voorkomen :

- de *oploper* was verplicht het werk van een matroos te doen, doch hij ontving in regel een lager maandloon (8 à 10 gulden).
- de *zeilmaker* was vaak een ervaren ambachtsman en verdiende tijdens de Compagnie-periode 22 gulden per maand.
- de *kwartiermeester* was het hoofd van een „kwartier” ; de bemanning was onderverdeeld in een aantal kwartieren, die elk op hun beurt wacht liepen. Het aantal kwartiermeesters aan boord evolueerde evenredig met het aantal zeevarenden op het schip. Hun loon bedroeg gemiddeld 16 gulden.

² SAA/IB. 1669, brief van 11.10.1720.

- de *bootsman* of de onderofficier van het dek hield toezicht over het tuigage, de zeilen, de ankers etc. Hij controleerde het laden en het lossen van het schip. De bootsman ontving in Compagnie-dienst 28 gulden.
- de *constabel* of de onderofficier die verantwoordelijk was voor het geschut en de munitie, verdiende op de Oostendse Oost-Indiëvaarders tussen 24 en 36 gulden.
- de *pilotijn* of de roerganger kon men beschouwen als een leerling-stuurman. Hij verdiende gemiddeld 22 gulden bij de Compagnie.

BIJLAGE III

DE OOSTENDSE OOST-INDIË- EN GUINEAVAARDERS, 1715-1734

Schip Reders Kapitein	Tonnemaat Bemanning	Bestemming	Vertrek Aankomst (of einde reis)
1715			
<i>Charles Galleye</i>	200	Malabar &	14.02.1715
Maelcamp	—	Surate	—10.1716
M. Gerrebrants			
<i>St. Mattheus</i>	250	Surate	08.04.1715
Ray & C°	62		30.08.1716
X. Sarsfield			
1717			
<i>Prins Eugenius</i>	200	Malabar	26.07.1717
Maelcamp & Ray	—		29.07.1718
J. Gheselle			
1718			
<i>Prins Eugenius</i>	400	Kanton	24.01.1718
Cloots & De Pret	70		04.07.1719
J. Tobin / R. Wright			
<i>Keyser Carolus VI</i>	450	Malabar &	03.06.1718
Ray & C°	140	Coromandel	17.07.1720
G. de la Merveille			
<i>Marquis de Prié (I)</i>	200	Guinea	16.09.1718
J. de Schonamille	24	*	23.12.1718
J. Willemsz			
<i>Keyzerinne</i>	350	Moka &	06.11.1718
<i>Elisabeth</i>	64	Malabar	23.04.1720
E. Peirson			
1719			
<i>St. Joseph</i>	400	Kanton	05.02.1719
De Coninck & C°	88		03.06.1720
R. Hale			
<i>Wirtemberg</i>	350-400	Kanton	06.02.1719
Ray & C°	72		04.08.1720
N. Funnel			

Schip Reders Kapitein	Tonnemaat Bemanning	Bestemming	Vertrek Aankomst (of einde reis)
<i>Marquis de Campo</i>	100	Guinea	06.02.1719
J. de Schonamille	–	*	06.07.1719
M. Gerrebrants			
<i>Huys van Oostenryck</i>	400-450	Kanton	06.02.1719
Cloots-De Pret	69		01.07.1720
J. Naish			
<i>Brusselse Galleye</i>	200-260	Kanton	19.02.1719
J. Bouwens & C ^o	60		03.06.1720
P. Jackson			
<i>Marquis de Prié (II)</i>	100	Guinea	23.02.1719
Woelaert & Cloots	21	*	27.04.1719
J. De Winter			
<i>Prins Eugenius (I)</i>	200	Malabar &	20.02.1719
Maelcamp & C ^o	43	Mozambique *	22.02.1720
J. de Clerck			
<i>Marquis de Campo</i>	250	Malabar &	05.05.1719
Woelaert & Ray	57	Surate	15.02.1721
A. Pullinck			
<i>Concordia</i>	400	Malabar &	29.05.1719
Maelcamp & C ^o	79	Surate	28.04.1721
J. Gheselle			
<i>Stahremberg</i>	220	Malabar &	24.10.1719
Ray & C ^o	92	Surate	25.08.1721
R. Gargan			
<i>St.-Franciscus-Xaverius</i>	400	Kanton	29.12.1719
Maelcamp & C ^o	71		11.06.1721
P. de Moor			
1720			
<i>Cleyne Prins</i>	250	Kanton	20.02.1720
<i>Eugenius of Meremin</i>	–		09.05.1721
Ray & C ^o			
J. Volckers			
<i>Prins Eugenius (II)</i>	400	Kanton	25.02.1720
Cloots & De Pret	71		09.05.1721
J. Tobin			
<i>Stadt Oostende</i>	400	Coromandel &	25.02.1720
Maelcamp & C ^o	70	Mergui *	21.04.1721
A. Flandrin			

Schip Reders Kapitein	Tonnemaat Bemanning	Bestemming	Vertrek Aankomst (of einde reis)
<i>Keyzerinne</i>	350	Kanton	— .02.1720
Moretus & C ^o	—		09.05.1721
P. Solgard			
<i>Stadt Weenen</i>	430	Coromandel &	17.04.1720
Cloots & De Pret	78	Bengalen	26.09.1721
J. Harrison			
<i>Flandria</i>	450	Borneo, Surate &	09.06.1720
Danckaert & C ^o	—	Moka *	
N. Carpentier			
<i>Stadt Gendt</i>	400	Moka & Surate	17.11.1720
Ray & C ^o	124		15.06.1722
J. Larmes			
1721			
<i>Prins Eugenius</i>	200	Mozambique	11.02.1721
Maelcamp & C ^o	25		— .06.1722
B. Roose			
<i>Flandria</i>	370	Kanton	13.02.1721
Maelcamp	71	*	09.08.1721
J. Willems			
<i>Huys van Oostenryck</i>	400-500	Kanton	13.02.1721
Cloots & De Pret	74		25.05.1722
T. Hall			
<i>St. Joseph</i>	400	Kanton	13.02.1721
De Coninck & C ^o	75		29.06.1722
T. Gournay			
<i>St. Pieter</i>	350	Malabar &	28.05.1721
Maelcamp	76	Surate	15.09.1722
J. F. Janssens			
<i>Graaf van Lalaing</i>	350-400	Moka, Surate &	25.06.1721
Ray & C ^o	77	Malabar	19.06.1723
P. van Maestricht			
1722			
<i>Keyzerinne</i>	200-260	Kanton	— .02.1722
Maelcamp	41		17.06.1723
C. Marichael			
<i>Keyzerinne Elisabeth</i>	430	Moka	22.11.1722
De Pret & C ^o	84	*	29.05.1724
J. Gheselle			

Schip Reders Kapitein	Tonnemaat Bemannig	Bestemming	Vertrek Aankomst (of einde reis)
1723			
<i>Carolus Sextus</i>	450	Coromandel &	08.01.1723
De Pret & C ^o	87	Bengalen	30.07.1724
J. Harrison			
<i>St. Joseph</i>	400	Kanton	06.02.1723
De Pret & Maelcamp	73		22.07.1724
C. Pike			
<i>Marquis de Prié</i>	400-450	Kanton	06.02.1723
De Pret & Maelcamp	93		22.07.1724
T. Hall			
1724			
(Oostendse Compagnie (GIC))			
<i>Arent</i>	350-400	Kanton	10.02.1724
GIC	76		07.08.1725
N. Carpentier			
<i>St. Elisabeth</i>	350	Kanton	10.02.1724
GIC	75		07.08.1725
B. Roose			
<i>St. Carolus</i>	400	Bengalen	10.02.1724
GIC	82	*	04.08.1724
M. Cayphas			
1725			
<i>Carolus Sextus</i>	450	Bengalen	20.01.1725
GIC	86		24.07.1726
J. de Winter			
<i>Keyzerinne</i>	400	Kanton	20.01.1725
GIC	91		21.06.1726
J. de Clerck			
<i>Marquis de Prié</i>	400-450	Kanton	03.02.1725
GIC	91		21.06.1726
A. Flanderin			
1726			
<i>Arent</i>	350-400	Kanton	15.02.1726
GIC	77		28.12.1727
J. Dewaele			
<i>Leeuw</i>	400-450	Kanton	15.02.1726
GIC	82		28.12.1727
J. Larmes			

Schip Reders Kapitein	Tonnemaat Bemannning	Bestemming	Vertrek Aankomst (of einde reis)
<i>Tijger</i>	450	Kanton	15.02.1726
GIC	91		25.12.1727
M. Pronckaert			
<i>Peys</i>	400	Bengalen	25.02.1726
GIC	95		30.10.1727
P. Perrenot			
<i>Hope</i>	350	Bengalen	04.03.1726
GIC	94		23.12.1727
N. Carpentier			
<i>Aertshertoginne</i>	600-650	Bengalen	24.11.1726
GIC	124		05.09.1728
M. Cayphas			
<i>Carolus Sextus</i>	450	Bengalen	24.11.1726
GIC	92		17.09.1728
L. Meynne			
1727			
<i>Concordia</i>	600-650	Kanton	23.01.1727
GIC	149		21.07.1728
E. Reyngoet			
<i>Marquis de Prié</i>	400-450	Kanton	23.01.1727
GIC	105		21.07.1728
G. de Brouwer			
1729			
<i>Neptunus</i>	400	Bengalen	31.03.1729
GIC	93	*	— . — . — .
J. C. Blanco			
<i>Seepeerd</i>	200	Bengalen	31.03.1729
GIC	52	*	02.02.1730
D. Bracq			
1730			
<i>Apollo</i>	400	Kanton	01.04.1730
GIC	107		12.09.1731
M. Cayphas			
<i>Phoenix</i>	250	Bengalen, Mergui,	06.05.1730
GIC	60	Coromandel &	15.07.1732
P. Perrenot		Malabar	

Schip Reders Kapitein	Tonnemaat Bemanning	Bestemming	Vertrek Aankomst (of einde reis)
1732			
<i>Hertogh van Lorreynden</i>	550-600	Kanton	27.03.1732
GIC	130		10.09.1733
J. de Clerck			
<i>Concordia</i>	600-650	Bengalen	05.04.1732
GIC	143		03.08.1734
J. Larmes			

* Bij de Oostendse Oost-Indië- en Guineavaarders tellen we 11 schepen die hun reis niet voltooiden. Twee van de drie Guinea-schepen werden geconfisceerd door de Nederlandse West-indische Compagnie („*Marquis de Prié (I)*” en „*Marquis de Prié (II)*”. De derde Guineavaarder, de „*Marquis de Campo*”, viel in handen van Engelse piraten.

Ook drie Oost-Indië-schepen werden gekaapt door zeerovers ; de Engelse piraat Edward Candon wist twee Oostendse schepen te veroveren, de „*Prins Eugenius*” (1719) op 22 februari 1720 nabij Kaap de Goede Hoop en de „*Stadt Oostende*” (1720) op 21 april 1721 aan het eiland Bourbon. Tenslotte praaiden Algerijnse zeeschuimers de Mokavaarder „*Keyzerinne Elisabeth*” (1722) ter hoogte van het Franse eiland Ouessant op 29 mei 1724.

Tijdens de precompagnie-periode werden de Oostendse Oost-Indiëvaarders door de Engelsen en de Nederlanders beschouwd als „lorredraaijers”, die hun markten wensten in te palmen. In deze optiek confisceerden ze twee schepen ; op 9 juni 1720 werd de „*Flandria*” (1720), kort voor haar vertrek naar Azië, door de Amsterdamse Admiraliteit aangeslagen nabij Texel en verbeurd verklaard. Aan het fort Bencoulen (Sumatra) wist de Engelse East India Company op 9 augustus 1721 de Oostendse Chinavaarder „*Flandria*” (1721) te kapen. Het schip en haar zilverlading werden hierbij geconfisqueerd.

In de Ganges-delta verloor de Oostendse Compagnie drie schepen. Op 4 augustus 1724 strandde de „*St. Carolus*” (1724) op een zandbank in de monding van de Ganges. Kort na dit ongeval verdween het schip en een deel van de heenlading in de golven. Verder overmande in februari 1730 een Engels-Hollandse vloot het „*Seepeerd*” (1729), een van de Oostendse schepen die onder Poolse vlag vaarde. Deze kleine fregat was in het gezelschap van de „*Neptunus*” (1729) met valse paspoorten in Bengalen geraakt. Door deze Engels-Hollandse agressie waagde de „*Neptunus*” het niet de Ganges uit te zeilen. Vanuit de Bengaalse factorij Banquibazar poogde men nog het schip openbaar te verkopen, doch door een algemene boycot van deze venditie was de Compagnie verplicht na enige jaren de „*Neptunus*” als wrakhout te verpatsen.